

LOS FERROCARRILES Y EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL PAÍS VASCO (1856-1936)

OLGA MACÍAS
UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO

Los ferrocarriles jugaron un importante papel dentro de la organización del modelo económico que surgió de la primera industrialización. El País Vasco no fue ajeno a este fenómeno y buena prueba de ello fue el peso del sector ferroviario dentro de las actividades económicas que se organizaron en torno a la eclosión minera de finales del siglo XIX. Dentro de las distintas etapas evolutivas del proceso industrializador vasco, los ferrocarriles aportaron unos servicios que rebasaron el plano industrial, para pasar a prestar unas funciones organizativas del territorio al que servían. Es decir, que los ferrocarriles, además de nacer como un elemento de transporte vinculado a unos determinados intereses capitalistas, estructuraron desde el punto de vista espacial aquellas zonas que recorrían. Es éste precisamente el objetivo del presente artículo, determinar qué grupos de poder económico abogaron por las construcciones ferroviarias, y cómo en última instancia estas iniciativas organizaron el entramado económico del País Vasco. Pero esta organización económica no se circunscribe únicamente a un plano estrictamente empresarial, sino que también atañe al conjunto de las actividades industriales y urbanas dentro de un plano meramente espacial¹.

1. Las primeras inversiones ferroviarias, el capitalismo comercial y la gran siderurgia vasca

Desde que se proyectaron los primeros ferrocarriles que recorrieron el País Vasco, abundaron las iniciativas de capitales locales que no estaban dispuestos a desperdiciar la oportunidad que les brindaba el ferrocarril. Este nuevo medio de transporte permitía la organización de una nueva estructura de mercado con unos límites espaciales y temporales impensables hasta el momento. Los inversores vascos junto a las instituciones provinciales, pronto se movilizaron para promover una serie de proyectos ferroviarios que no llegaron a cuajar.

La primera línea ferroviaria que recorrió el País Vasco fue la línea Madrid-Irún. Inaugurada en 1864 atravesaba la provincia de Guipúzcoa hasta llegar a la Frontera Francesa. Su construcción corrió a cargo de la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*. Dentro de esta empresa, avalada por el capital de los banqueros franceses Pereire, la presencia de capitales relacionados con las actividades económicas vascas del momento era prácticamente nula. Por lo tanto, esta primigenia construcción ferroviaria obedeció a unos intereses externos para los que el País Vasco no era más que un paso obligado para dar salida a las producciones del interior de la península hacia los puertos franceses para su posterior distribución hacia mercados europeos y de ultramar. Además, esta línea dejaba de lado a la capital vizcaína, bastión del comercio tradicional entre la meseta y el cantábrico.

Por esta razón, un grupo de comerciantes bilbaínos abogaron por la ampliación de la línea Madrid-Irún hasta Bilbao. Estos comerciantes fundaron también el Banco de Bilbao como un medio de capitalizar esta construcción ferroviaria. Al mismo tiempo, esta operación financiera se encuadraba dentro de la reforma aduanera de 1841 que abría nuevas expectativas para el comercio internacional y peninsular. La *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao* contó con una corta y

lánguida existencia marcada por la competencia de la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, que terminaría por absorberla.

De este modo, la Compañía del Norte controlaba los enlaces ferroviarios de vía ancha del País Vasco. Sin embargo, por estas fechas en esta compañía ya se encontraban presentes inversores vizcaínos vinculados con las nuevas actividades siderometalúrgicas. Este proceso de expansión empresarial fue el fruto de los cambios que se estaban dando en el seno de la economía vasca. De un capitalismo comercial se daba paso a una desahogada actividad industrial en la que el ferrocarril era imprescindible para la articulación de la estructura productiva. Y dentro de esta vorágine financiera, se abordó la construcción del *Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*.

En la promoción y explotación de esta compañía intervinieron capitales que estaban presentes en las actividades mineras y siderúrgicas vizcaínas, inversores foráneos dedicados a los grandes negocios ferroviarios y también comerciantes bilbaínos vinculados con los negocios marítimos. Por lo tanto, con esta construcción se aunaban los intereses de aquellos inversores que buscaban una simbiosis entre el tráfico ferroviario y el marítimo. La situación de los cargaderos de mineral y de la gran siderurgia vizcaína en las proximidades de la desembocadura de la Ría de Bilbao favorecía su transporte marítimo. Al mismo tiempo, la prolongación del ferrocarril por toda la margen izquierda de la Ría no solo propiciaba el transporte de la producción siderúrgica, sino que también abría nuevas expectativas de transporte.

Con esta última construcción ferroviaria se consolidó un red de vía ancha compuesta por una serie de líneas de carácter general. Al mismo tiempo, esta red formaba parte de la estructura radial española que tenía como epicentro Madrid. Este conjunto de *líneas generales de carácter radial* eran esenciales para dar salida a la producción agropecuaria de la meseta y a la siderometalúrgica vizcaína. Sus importantes funciones quedaban avaladas por la presencia en sus consejos de administración de los capitales más representativos del desarrollo económico español y, en particular, del vizcaíno.

Los consejeros de la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* en 1923 pertenecían a la élite de las finanzas vizcaínas y estaban presentes en aquellos sectores económicos que habían sido el baluarte de la industrialización de este territorio. Estos sectores eran: ferrocarriles, banca, electricidad y gas, maquinaria y construcciones metálicas, sociedades mineras y siderúrgicas. Entre las compañías ferroviarias destacaban los ferrocarriles mineros a los que seguían los ferrocarriles comerciales. La mayoría de estas empresas estaban instaladas fuera del País Vasco, al igual que las empresas eléctricas y explotaciones mineras. En cuanto al sector de maquinaria y construcciones metálicas, contaba con un importante peso específico la elaboración de material ferroviario. Dentro de estos sectores industriales, el que mayor peso específico tenía era la siderurgia. Este sector estaba representado por las empresas más emblemáticas de la gran siderurgia vizcaína y de su expansión en Asturias y Navarra. En el resto de los sectores, se encontraban las empresas más significativas de construcción de buques, negocios navieros y fabricación de papel, todas ellas asentadas en Vizcaya.

En este mismo año, las vinculaciones empresariales de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete* eran similares a las de la Compañía del Norte, aunque el peso específico de las actividades económicas desarrolladas estrictamente en el País Vasco era mayor. Mientras que los consejeros del Norte tenían conexiones con los grandes negocios industriales y financieros españoles, la mayor parte de los consejeros de la Compañía de Bilbao a Portugalete desarrollaban sus actividades inversoras en el País Vasco.

Por lo tanto, los consejeros de las dos compañías que controlaban los accesos del País Vasco con el exterior, estaban vinculados con los principales sectores económicos vascos. Estos inversores siguieron las pautas marcadas por el proceso de industrialización vizcaína y buscaron nuevas vías de expansión empresarial por otras zonas españolas. De este modo, se completaba un circuito económico regido por las actividades minero-siderúrgicas, respaldado por una banca sólida y asistido por una infraestructura ferroviaria que adecuaron a sus necesidades empresariales. Dentro de este entramado, el ferrocarril era el consumidor de productos mineros y siderometalúrgicos, al igual que de electricidad. Al mismo tiempo, el ferrocarril daba salida a las producciones y canalizaba unas inversiones que estaban garantizadas por el Estado. En definitiva, el ferrocarril era una pieza más dentro del engranaje industrial y financiero español.

Sin embargo, la actuación del ferrocarril va más allá que la de ser un mero sector económico en el que invertir unos capitales. El ferrocarril es también un elemento articulador del territorio que recorre, y esta organización espacial se proyecta tanto en el plano industrial como en el urbano. A las iniciativas que motivaron la construcción de las distintas líneas ferroviarias, se añadieron nuevas necesidades de transporte originadas por los cambios que sufrió la economía vasca, de la que el ferrocarril también fue artífice. Es decir, asistimos a un proceso de jerarquización espacial fruto de distintas iniciativas empresariales que contribuyeron a condicionar parte de la actual distribución de la industria y de la población vasca.

Dentro de esta organización espacial, las *líneas generales de carácter radial*, Madrid-Irún y Tudela-Bilbao, con su prolongación hasta Portugalete, acapararon en sus proximidades el asentamiento de los núcleos industriales y urbanos más importantes del País Vasco. Ambas líneas se construyeron cuando aún el desarrollo industrial del País Vasco estaba en ciernes. Aunque en un principio, la explotación de estas líneas obedeció a unos criterios meramente comerciales, pronto se vio dirigida hacia la racionalización de la producción siderometalúrgica vasca. Prueba de ello es que a principios de siglo ambas líneas recorrían dos de las áreas productivas más importantes del País Vasco, la zona del Nervión, asentamiento de la gran industria siderúrgica, y el área guipuzcoana comprendida entre Beasaín y Rentería, donde ya se atisbaba el futuro desarrollo de los sectores metalúrgico, textil y papelerero.

La línea Madrid-Irún atravesaba dos de las zonas de mayor concentración industrial y urbana de Guipúzcoa, el área de influencia de Tolosa y la conurbación formada por San Sebastián y Rentería. El ferrocarril fue un factor determinante para su crecimiento industrial y demográfico y, en particular, del sector papelerero y del textil. Al mismo tiempo, favoreció la diversificación industrial que tuvo lugar en la zona portuaria e inmediaciones de San Sebastián-Pasajes.

Por una parte, el ferrocarril abastecía a las industrias papeleras y textiles situadas entre Tolosa y Villafranca. El temprano desarrollo industrial de la zona coincidió con el fuerte incremento de las tasas de población que tuvieron lugar a principios de siglo en la cuenca del Oria. En cuanto a la industria ubicada en la zona de San Sebastián-Rentería, básicamente metalúrgica, papelerera y textil, contaba con la acción conjunta del puerto de Pasajes y del ferrocarril. De ahí, en parte, el fuerte incremento de la población asentada en Pasajes, Rentería, San Sebastián y Hernani.

Por lo tanto, el ferrocarril, además de favorecer el desarrollo industrial de la cuenca del Oria y de la zona San Sebastián-Pasajes, constituyó un elemento para la ordenación de la población, puesto que favorecía su traslado, ya fuese temporal o diario a los centros de producción. De este modo, agilizaba las relaciones laborales.

Una tercera zona de desarrollo industrial, a la que no se puede aplicar las pautas anteriormente descritas, es el área comprendida por Legazpia y Zumárraga. Aunque contaba con empresas metalúrgicas y de elaboración de materiales de construcción, su crecimiento demográfico apenas si superaba el crecimiento vegetativo de la población. Ni siquiera Zumárraga como eje ferroviario de las líneas de vía ancha y estrecha, pudo atraer un mayor asentamiento de industrias y gentes. La razón de este débil crecimiento estriba en que las empresas establecidas en esta zona exigían un pequeño número de operarios, que pudo ser perfectamente cubierto por la población local.

En cuanto al ferrocarril de Tudela a Bilbao y su ampliación hasta Portugalete, esta línea recorría la zona de mayor concentración industrial y demográfica no sólo de Vizcaya, sino también del País Vasco. Entre Orduña y Bilbao, el asentamiento industrial era disperso y desde Miravalles presagiaba el predominio metalúrgico de la zona. Además de la industria papelera situada en Arrigorriaga, la metalurgia *La Basconia* se hallaba cerca de la estación de Dos Caminos en Basauri. En esta estación se unía la red ferroviaria de vía ancha con la de vía estrecha. A medida que se acercaba a Bilbao, esta línea recorría una zona de alta concentración de explotaciones mineras, en la que además se estaba ubicada la siderurgia *Santa Ana* de Bolueta.

Una vez que esta línea llegaba a Bilbao, se encontraba con una actividad industrial diversificada en la que la metalurgia era el sector dominante. Todos los procesos de producción vinculados con este sector se situaban en el perímetro de Bilbao. Estos talleres estaban enclavados en las proximidades de aquellos medios de transporte que les abastecían de materias primas y de mano de obra, al mismo tiempo que facilitaban la salida de sus productos hacia los circuitos comerciales. Esta zona, próxima a las grandes acerías de Baracaldo y Sestao, era un eje de comunicaciones esencial, en el que el transporte marítimo y ferroviario se aunaban permitiendo el abastecimiento de las industrias próximas y posterior redistribución de sus producciones.

Pero la industria netamente bilbaína era muy diversa, incluyendo el desarrollo de los astilleros en la zona comprendida entre Deusto y Zorroza. Al sector siderometalúrgico, le sigue en importancia la elaboración de productos alimenticios y de materiales de construcción. Ambos sectores estaban íntimamente ligados con el desarrollo urbano de Bilbao y necesitaban abastecerse de materias primas de elevado volumen, pero de bajo coste por unidad de transporte (cereales, madera, cemento o tierras minerales). Por último, los sectores químico, textil y paplero, también eran tributarios de los grandes medios de transporte para abastecerse de las materias primas necesarias y, buena prueba de ello era que todos estos sectores se encontraban asentados en el área de cobertura del puerto de Bilbao.

A principios de siglo, la gran siderurgia vizcaína estaba ubicada en la servidumbre de la línea de Bilbao-Portugalete. Las fábricas de *Aurrera*, *San Francisco*, *Vizcaya* y *Altos Hornos de Bilbao* elaboraban básicamente productos siderúrgicos primarios que luego eran consumidos por otras industrias de transformaciones metálicas. Le seguía en orden de importancia la industria de materiales de construcción, surgida al amparo del crecimiento urbano e industrial de Bilbao y de su entorno.

Por lo tanto, la simbiosis entre el puerto de Bilbao y los ferrocarriles favoreció la aparición y el crecimiento de unos sectores industriales que, al mismo tiempo que les abastecían de materias primas, les permitían dar salida a su producción. También, al ser Bilbao la terminal del tráfico ferroviario de dos sistemas de diferente ancho viario, facilitó el intercambio entre las zonas a las que ambos sistemas servían. Por último, el desarrollo industrial bilbaíno fue parejo a la configuración de

la estructura ferroviaria de la zona y, en particular, de las líneas de Tudela a Bilbao y de Bilbao a Portugalete.

La alta concentración industrial de las zonas recorridas por las líneas ferroviarias de Tudela a Bilbao y de Bilbao a Portugalete, fue paralela a un alto crecimiento demográfico. El comienzo de este desarrollo urbano tuvo lugar a finales del siglo pasado, y se consolidó en las dos primeras décadas del siglo XX. Los municipios afectados por estas líneas terminaron por conformar una conurbación que contaba con los índices poblacionales más elevados de toda España. Por lo tanto, de aquellas iniciativas de unos inversores que buscaban rentabilizar sus negocios siderúrgicos gracias al ferrocarril, surgió un modelo industrializador basado precisamente en la siderurgia. Y fueron estas actividades siderometalúrgicas las que en combinación con otros medios de transporte, entre ellos el ferrocarril, organizaron el espacio industrial y urbano en el que se desarrollaban.

2. La segunda gran oleada de la construcción ferroviaria vasca, los ferrocarriles de vía estrecha

Al mismo tiempo que se consolidaba el proceso de industrialización del País Vasco y con éste, la red ferroviaria de carácter general radial de vía ancha, surgieron una serie de iniciativas para complementarla. Todas ellas propugnaban la ampliación de esta estructura con líneas de ancho viario de un metro. Consecuencia de ello, fue la consolidación de una red ferroviaria de este ancho viario que enlazaba las distintas provincias vascas y éstas con las provincias limítrofes. El principal objetivo de estas líneas ferroviarias era solventar las deficiencias de la red general de los ferrocarriles de vía ancha y, aunque se convirtieron en subsidiarias directas de esta red general, contaron con una entidad propia.

En efecto, dentro de esta red ferroviaria de vía estrecha nos encontramos con un epicentro, Bilbao, desde donde partían dos conjuntos de líneas. Un primer grupo, se dirigía por el Valle del Ibaizabal hacia San Sebastián y la frontera francesa. Al mismo tiempo, un segundo grupo se dirigía desde Bilbao en dirección oeste, para adentrarse en Cantabria con destino a Santander, y en Burgos, con destino a León. Este conjunto de líneas, que podemos llamar *líneas de interés general interno*, configuraron una de las redes ferroviarias de vía estrecha más completas de Europa.

Desde el punto de vista empresarial, aquellos inversores que abordaron la construcción de los ejes ferroviarios Bilbao-San Sebastián y Bilbao-Santander provenían de diferentes campos económicos vascos. Eran, por lo tanto, capitalistas autóctonos entre los que se encontraban desde mineros pertenecientes a la nueva burguesía empresarial, hasta indianos que buscaban rentabilizar sus capitales, pasando por pequeños inversionistas vinculados con las actividades tradicionales de las zonas por las que transcurrían estas líneas ferroviarias. Estos primeros inversores, mediante un proceso de integración empresarial, terminaron por consolidar dos grupos ferroviarios hegemónicos. Uno estaba capitaneado por la *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao*, y el otro, por la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. Estas compañías fueron más allá de la explotación de sus líneas, y pronto se vieron inmersas en un proceso de ampliación de sus respectivas áreas de influencia.

2.1. El eje ferroviario Bilbao-San Sebastián hasta la frontera francesa

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados surgió de la fusión de tres compañías, la *Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya*, la *Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga* y la *Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián*. La *Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya* explotaba la línea de Bilbao a Durango y fue el origen del enlace

entre Bilbao y San Sebastián en vía de ancho de un metro. Dentro de sus accionistas, un primer grupo estaba formado por aquellos capitalistas que se especializaron en el negocio ferroviario y que no tenían vinculación con los negocios tradicionales bilbaínos o mineros. En un segundo grupo, estaban presentes aquellos inversores mineros o siderometalúrgicos que buscaban en el ferrocarril el medio para abastecer sus empresas próximas a esta línea ferroviaria y dar salida de este modo a sus productos. Y por último, un tercer grupo lo configuraban aquellos comerciantes que fundaron el Banco de Bilbao, para quienes la construcción ferroviaria, además de ser en si misma un negocio, les permitía acceder a nuevos mercados.

Estos inversores, con alguna variación local sobre las nuevas líneas proyectadas, fueron los que construyeron y explotaron las ampliaciones de la línea de Bilbao-Durango hasta San Sebastián. Entre los promotores del *Ferrocarril de Durango a Zumárraga*, además de los principales accionistas de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, destacaban capitalistas bilbaínos, comerciantes, corredores marítimos, rentistas e inversionistas de bolsa que concebían el ferrocarril como un medio de rentabilizar sus capitales. A estos se les sumaron rentistas, armeros y otros inversores de la zona que recorría el ferrocarril. Otro tanto pasó con la construcción del *Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián*. Entre sus inversores destacaba la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, distintos ayuntamientos de la zona y capitalistas guipuzcoanos.

En 1907 las tres compañías que explotaban las líneas de Bilbao a San Sebastián se fusionaron en la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. Esta compañía siguió con la dinámica precedente de promocionar nuevas construcciones ferroviarias. De este modo, propició la construcción del *Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa*, explotado por la *Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial*. Esta compañía estaba domiciliada en Bilbao, y sus principales accionistas estaban vinculados con las dos grandes compañías ferroviarias vascas de vías estrecha, la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao y la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

La explotación ferroviaria de la zona oriental de Guipúzcoa se vio consolidada con la fusión en 1923 de la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani* y la *Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial*. De este modo, surgió la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (S.E.F.T.)*, que era la concesionaria de las líneas de San Sebastián a la Frontera Francesa, de San Sebastián a Hernani y, también, del ferrocarril del Plazaola.

En definitiva, el eje ferroviario en vía estrecha que enlazaba Bilbao con San Sebastián surgió de la iniciativa de capitales bilbaínos, desligados en su mayor parte de los grandes negocios industriales vizcaínos. A estos inversores se sumaron aquellos capitalistas, ya fuesen empresarios o entidades públicas, para los que la construcción del ferrocarril era un modo de rentabilizar los negocios que explotaban en sus intermediaciones. Por lo tanto, de estas iniciativas surgió un negocio estrictamente ferroviario, no supeditado a una producción industrial determinada.

La naturaleza de estos inversores queda reflejada en la composición del consejo de administración de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* en 1923. Estos consejeros contaban con una escasa vinculación con la gran industria vizcaína, y dentro de sus conexiones con otros sectores destacaba su intervención en empresas tranviarias, dentro de la política de expansión comercial de la compañía de Vascongados. No obstante, estos inversores si que estaban presentes en aquellos sectores industriales que protagonizaron la segunda fase expansiva de la industrialización vizcaína, tales como negocios químicos, construcciones públicas, sociedades eléctricas y aseguradoras.

Esta dinámica inversora del eje Bilbao- San Sebastián, queda rota en la composición de consejo de administración de la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa*. En 1923 los consejeros vizcaínos de esta compañía estaban vinculados con los grandes sectores industriales de Vizcaya, mientras que los guipuzcoanos, estaban presentes en empresas que explotaban negocios ferroviarios, tranviarios y eléctricos en su provincia. Y para completar este panorama industrial, estos consejeros, tanto vizcaínos como guipuzcoanos, contaban con una importante participación en empresas de construcción de material ferroviario, y esta unicidad fue el origen de la creación de la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías*.

Por otra parte, el tipo de construcción ferroviaria del eje Bilbao-San Sebastián hasta la frontera francesa, y el carácter de sus inversores, determinaron el posterior desarrollo industrial y urbano de la zona que recorría. Desde Bilbao se adentraba por el valle del Ibaizabal hasta el área comprendida por el Deba Medio y por el Alto Urola. A partir de aquí, y por toda la costa guipuzcoana, se adentraba en San Sebastián desde donde enlazaba con la frontera francesa.

En la vega del Ibaizabal se encontraba un importante asentamiento industrial, donde el ferrocarril abastecía de materia prima a pequeños y medianos talleres de metalurgia. Otro tipo de producciones tradicionales (curtidos, alpargatería) estaban más vinculados con un mercado comarcal. En el valle de Achondo y Elorrio, la falta de desarrollo industrial produjo un fenómeno de especialización agropecuaria con destino a los nuevos mercados que ofrecía el ferrocarril. En el valle del Deva, el área industrial regida por Eibar, se caracterizaba por su especialización armera, cuya influencia se proyectaba hacia Plasencia y Elgoibar. La simbiosis del ferrocarril y del transporte de cabotaje a través de Deba permitía abastecer la demanda de armas hacia los mercados internos y extranjeros. Para finalizar, a través del ramal ferroviario de Malzaga-Zumarraga se daba salida a las producciones del Deva por Vergara y Zumárraga , lo que en buena medida determinó las actividades industriales de estos municipios. En conjunto, las áreas afectadas por las líneas ferroviarias que desde Durango se dirigían hasta Elgoibar y Zumárraga se caracterizaban por el predominio de una metalurgia especializada en producciones de escaso volumen por pieza elaborada (armas, máquinas herramienta), lo que facilitaba su trasbordo a trenes y embarcaciones.

La zona costera guipuzcoana recorrida por el eje ferroviario Bilbao-Irún, desde Elgoibar hasta San Sebastián, era el área con menor desarrollo industrial. Sus actividades económicas se centraban básicamente en las tradicionales dedicadas a la pesca, comercio de cabotaje y explotación agropecuaria. Las escasas industrias existentes estaban vinculadas al sector pesquero (conservas, aparejos y barcos de pesca). Tan sólo en dos aspectos se podría reseñar la decisiva influencia del ferrocarril en el crecimiento económico de este área. Primero, la combinación del tráfico marítimo con el ferroviario en los puertos de Deba y Zumaya para dar salida a la producción de cementos y maderas de la zona. Y, segundo, el ferrocarril como medio de transporte en la zona de veraneo y esparcimiento comprendida entre San Sebastián y Zarauz.

Mención aparte merecen las actividades económicas desarrolladas en San Sebastián. Esta ciudad no se convirtió en un enclave industrial de primer orden, sino que sus funciones económicas se limitaron básicamente al área de los servicios, en especial, al sector turístico. Pequeños y medianos negocios de elaboración de productos alimenticios y bebidas distribuían su producción por toda la provincia a través del ferrocarril. El resto de los sectores productivos estaban dirigidos hacia la demanda urbana, a los que se sumaban una serie de empresas (textil, metalurgia, química y elaboración de cementos) que dependían del puerto para su abastecimiento y posterior distribución de sus productos.

En definitiva, las líneas de Bilbao-Malzaga-San Sebastián, y San Sebastián-Frontera francesa, atravesaban zonas de muy diferente desarrollo industrial. A pesar de ello, el ferrocarril potenció unas bases económicas marcadas por los centros rectores de la economía regional y provincial. En cuanto al crecimiento demográfico de esta zona, éste estuvo estrechamente vinculado con su desarrollo industrial. De este modo, el máximo crecimiento se dio en los puntos de mayor concentración industrial (bajo y medio Ibaizabal, Deba medio y área de Pasajes-Rentería) y, también, en los municipios en los que estas líneas enlazaban con la red general de los ferrocarriles españoles (Basauri y Zumárraga). Así mismo, las áreas con un menor incremento de población fueron las que contaron con un menor desarrollo industrial, es decir el área costera guipuzcoana hasta San Sebastián y el valle de Achondo y Elorrio en Vizcaya.

Por lo tanto, los objetivos con los que se creó el eje ferroviario Bilbao-San Sebastián se vieron reflejados en su posterior explotación. La naturaleza local de los capitales invertidos y su vinculación con negocios de mediano y de pequeño tamaño marcaron las pautas de la posterior industrialización de la zona. En este proceso se desarrollaron aquellos negocios que, relacionados con la tradición ferrona, pudieron medrar ante el impresionante empuje de los grandes negocios siderometalúrgicos vizcaínos. Al mismo tiempo, otros sectores también vinculados con las actividades industriales tradicionales guipuzcoanas, como el textil, papelero o pesquero, pudieron crecer al amparo del empuje económico que ofreció el ferrocarril. Por último, el ferrocarril como medio de transporte permitió una mayor racionalización del asentamiento de la población, al mismo tiempo que favoreció su transporte hacia los centros de trabajo y de ocio.

2.2. El eje ferroviario Bilbao-Santander y sus extensiones

Bilbao también era la terminal de un segundo conjunto de líneas ferroviarias de línea estrecha que se dirigían por el oeste de Vizcaya en dirección a Santander y a León. La Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao y la Compañía del Ferrocarril de La Robla competían por un mismo espacio físico. Esta concurrencia era consecuencia de la interacción de los inversores de ambas empresas vinculados con las explotaciones mineras vizcaínas.

Al igual que el eje ferroviario Bilbao-San Sebastián, el eje Bilbao-Santander fue el resultado de la construcción de un conjunto de líneas complementarias entre si. El germen de este eje fue el *Ferrocarril de Santander a Solares*, inaugurado en 1892. Sus principales accionistas eran mineros vizcaínos que también poseían minas en la parte occidental de Cantabria. La explotación de este ferrocarril les permitía exportar sus minerales y acceder a las factorías de Guriezo (Cantabria) y margen izquierda de la Ría de Bilbao. Algunos promotores de esta línea, vinculados con las Encartaciones, a los que se sumaron mineros de Gallarta y Triano, también solicitaron la concesión de la línea de Zorroza a Valmaseda. Esta línea se puso en explotación en 1892 a cargo de la *Compañía del Ferrocarril del Cadagua*. Sus principales accionistas estaban vinculados con las actividades mineras de Vizcaya (explotación, transporte y transformación del mineral de hierro), aunque al mismo tiempo se encontraban presentes comerciantes bilbaínos que eran inversores de otras compañías ferroviarias vizcaínas. Los principales accionistas del Ferrocarril de Santander a Solares y del Ferrocarril del Cadagua promovieron la unión las líneas que explotaban con la construcción del *Ferrocarril de Zalla a Solares*. Por último, en 1894 se fusionaron las tres compañías con la creación de la *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao*.

Por lo tanto, la construcción del eje ferroviario Bilbao-Santander surgió de la iniciativa de aquellos inversores vinculados con los grandes negocios mineros vizcaínos. El objetivo de su construcción no fue otro que el de ampliar aquellos negocios mineros con nuevas explotaciones. La

naturaleza de estos inversores se mantenía en 1923 entre los consejeros de la *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao*. En este año, las conexiones empresariales de estos consejeros se centraban en aquellos sectores punteros de la industrialización vizcaína. Las sociedades mineras acaparaban el mayor número de vinculaciones, y aunque estuviesen domiciliadas en el País Vasco, todas ellas estaban ubicadas fuera de él. Las empresas de maquinaria y de producciones metálicas se hallaban enclavadas en Vizcaya, y entre ellas destacaba la *Sociedad Babcock-Wilcox* dedicada, entre otras cosas, a la producción de material ferroviario. Dentro del sector ferroviario, intervenían tanto en ferrocarriles mineros como en ferrocarriles comerciales, y también estaban presentes en las principales siderurgias vascas, cántabras, navarras y catalanas. Las conexiones empresariales con negocios vascos y cántabros también se repiten en la banca, y por último, hay que desatacar la presencia del *grupo Chávarri* en nuevos sectores productivos, como los automóviles y eléctricas.

Es decir, las conexiones empresariales de la *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao* seguían dos baremos diferentes. En primer lugar, un pequeño número de consejeros acaparaban las vinculaciones con los sectores minero, siderometalúrgico y ferroviario. Para estos, el negocio ferroviario surgió como un complemento necesario a sus actividades económicas. Por otra parte, el grupo encabezado por los Chávarri propuso una política de expansión ferroviaria por aquellas zonas que recogían los planes de nueva industrialización de la margen derecha de la Ría de Bilbao, al mismo tiempo que invertían en los transportes del área metropolitana de Bilbao.

El *Ferrocarril de La Robla* era un ferrocarril propiamente minero y, en cierto modo, atípico. Este ferrocarril surgió de la iniciativa de explotadores mineros vizcaínos que estaban vinculados con actividades fabriles, bancarias y ferroviarias. Su principal objetivo era el de abastecer la industria vizcaína del carbón proveniente de la cuenca palentino-leonesa. Como resultado, surgió una línea ferroviaria que desde la margen izquierda de la Ría de Bilbao, cerca de las grandes acerías y de los embarcaderos de mineral, se dirigía por el valle del Cadagua hasta León. El deseo de racionalizar los gastos de esta explotación ferroviaria condicionó su construcción en el ancho viario de un metro. Y en este hecho radica su peculiaridad. Fue la única línea ferroviaria vasca de largo recorrido construida en este ancho viario. Este tipo de construcción condicionó su posterior evolución como ferrocarril minero y también de transporte de viajeros.

El marcado carácter minero del Ferrocarril de La Robla se refleja en la composición del consejo de administración de esta compañía en 1923. Por estas fechas sus consejeros estaban presentes también en sociedades mineras, ferrocarriles, bancos, siderúrgicas y navieras. Estos inversores estaban vinculados con las actividades mineras vizcaínas y ampliaron sus negocios por el resto de España. Un dato significativo es que la mayor parte de estos consejeros estaba también presente en la *Sociedad de Industria y Ferrocarriles*. Esta compañía, domiciliada en Bilbao, promovía y construía distintos tipos de ferrocarriles, tanto mineros como comerciales. Al mismo tiempo, estos consejeros participaban en compañías de ferrocarriles mineros en otros puntos de España y en empresas ferroviarias comerciales vizcaínas. También intervenían en navieras que se dedicaban al transporte de mineral, y aunque sus conexiones con la siderurgia eran escasas, eran muy representativas. Por lo tanto, las conexiones empresariales del Ferrocarril de La Robla evidencian su carácter minero y la actuación de sus inversores destinada a abastecer la industria vasca de minerales provenientes de otras cuencas mineras españolas.

Si bien, en su origen, tanto el eje ferroviario Bilbao-Santander como el Ferrocarril de La Robla tuviesen un marcado acento minero, con el tiempo sus prestaciones fueron diversificándose hasta dedicarse prácticamente al transporte de viajeros. Ambas líneas recorrían casi en paralelo el

valle del Cadagua, aunque cada línea se especializó en distintos tipos de transporte. Mientras que el ferrocarril de La Robla transportaba mercancías y viajeros a larga distancia, el de Santander se convirtió en un tren de cercanías para las Encartaciones. Ambos conformaban la infraestructura ferroviaria de esta comarca caracterizada por la dicotomía entre la montaña y el valle. Mientras que en los municipios de la montaña las actividades económicas se basaban en explotaciones agropecuarias y de materias primas, en el valle del Cadagua la industria contaba con una importante diversificación. En la evolución demográfica, esta dicotomía montaña-valle también estaba presente. Mientras que en la primera, la población decreció a límites alarmantes, en el valle llegó a duplicarse, bajo el impulso demográfico marcado por el Bajo Nervión.

La naturaleza minera del Ferrocarril de La Robla, junto con su ancho viario de un metro, su largo recorrido y la competencia espacial con el ferrocarril de Santander, contribuyeron a minimizar su influencia en la economía del valle del Cadagua. Tan solo en Valmaseda permitió que aquellos sectores industriales tradicionales pervivieran, al mismo tiempo que favoreció la creación de otros sectores económicos que nada tenían que ver con los que marcaron el desarrollo industrial del Bajo Nervión. Desde el punto de vista demográfico, el crecimiento de esta zona fue más sostenido y tardío que en el Bajo Cadagua. Este incremento estuvo sustentado por las actividades económicas locales y por el asentamiento de operarios de la Papelera de Zalla, que utilizaban el ferrocarril para su traslado diario.

Por lo tanto, las construcciones ferroviarias que desde Bilbao se dirigían hacia Santander y hacia León atravesando el valle del Cadagua condicionaron las actividades económicas y asentamiento urbano esta zona. No se puede hablar de una influencia determinante, pero sí positiva. La explotación de estos ferrocarriles dotó a este área de un medio de transporte que permitía una relación fluida con el eje rector de la economía vizcaína, Bilbao. El efecto arrastre de esta relación quedó reflejado en el asentamiento de la población en las proximidades de las líneas ferroviarias, lo que al mismo tiempo, condicionó el mantenimiento y el surgimiento de actividades económicas vinculadas con estos asentamientos y con el empuje de la economía bilbaína.

3. La consolidación de la estructura ferroviaria vasca, deficiencias y mejoras

Un tercer paso dentro de la construcción ferroviaria vasca fue la consolidación de la infraestructura ya existente. Su explotación puso en evidencia las deficiencias de unas construcciones que surgieron bajo unas premisas espaciales y temporales determinadas. Fueron muy diversas las iniciativas que abordaron la mejora de esta infraestructura. Por una parte, la generalización del transporte ferroviario motivó que distintos inversores abogasen por la construcción de nuevas líneas ferroviarias que recorriesen áreas que hasta el momento había sido relegadas de este tipo de transporte. Se trataba, por lo general, de dotar a una serie de comarcas de unos incentivos económicos que permitiesen su articulación dentro de la corriente general de crecimiento económico que afectaba al País Vasco. De este modo, se dio paso a la construcción de una serie de *líneas de carácter comarcal* de muy diversa índole y posterior evolución. Al mismo tiempo, se planteaba la conexión de las capitales del País Vasco con Navarra. Estas iniciativas se consolidaron con la construcción en vía estrecha del Ferrocarril del Plazaola y del Ferrocarril Vasco-Navarro. Por último, los cambios sufridos en el seno de la economía vasca llevaron a los grandes capitales, avalados por las instituciones públicas, a promover distintas ampliaciones y proyectos de las líneas ya existentes con el objetivo de activar la economía vasca.

3.1. Las líneas de carácter comarcal

A medida que se fue organizando la estructura ferroviaria general de vía ancha en el País Vasco, se dio paso a su ampliación mediante construcciones ferroviarias de ancho viario de un metro. Estas nuevas líneas recorrían aquellas comarcas que habían quedado relegadas a un segundo plano dentro del nuevo modelo económico establecido por el ferrocarril.

En Vizcaya, la mayoría de estas líneas comarcales confluían en Bilbao, aunque a veces enlazaban con otras líneas que tenían su terminal en esta villa. En su construcción influyeron factores de muy diversa índole. Por ejemplo, grupos locales guerniqueses promovieron la construcción del *Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales*. Su objetivo era el de enlazar Bilbao con la costa vizcaína y la construcción del ferrocarril de Bilbao a Durango les brindó esta oportunidad. La mayor parte de los inversores de esta compañía procedían de la zona de Guernica, aunque también estaban presentes miembros de la recién nacida burguesía bilbaína, rentistas de esta villa y promotores ferroviarios, en particular de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, que era precisamente la que explotaba la línea de Bilbao a Durango. Esta tónica se mantenía en la composición del consejo de administración de la compañía en 1923. Estos consejeros formaban un reducido número de grandes inversores que estaban presentes en las instituciones políticas provinciales y estatales. Para ellos, mantener un ferrocarril con reducidas vinculaciones con sus actividades industriales, no era más que un negocio marginal.

La influencia del ferrocarril de Amorebieta a Guernica a Pedernales fue muy dispar, y básicamente se centró a potenciar aquellas actividades industriales vinculadas con el sector metalúrgico en aquellas zonas de servidumbre más próximas a Bilbao. Al mismo tiempo, este ferrocarril propiciaba la salida de la producción pesquera y agropecuaria de la zona. El área que recorría la línea de Amorebieta a Guernica y Pedernales se caracterizaba por una dualidad en sus actividades económicas (industriales y agropecuarias y pesqueras), cuyas producciones eran destinadas a los mercados provinciales. Desde el punto de vista económico esta zona se puede dividir en tres: una primera centrada a la producción metalúrgica (Amorebieta y Guernica), una segunda dedicada a las actividades pesqueras y su transformación (Pedernales, Mundaca y Bermeo), y una tercera con una dedicación netamente agropecuaria (Múgica y Busturia). Tuvo lugar, por lo tanto, una especialización en la producción de aquellos artículos de consumo demandados por las áreas urbanas. La dualidad económica anteriormente indicada se vio reflejada en la evolución demográfica de esta zona. De este modo, en los términos de carácter industrial se dio un crecimiento sostenido. Mientras que en los de predominio rural, marcados por la emigración, la población se mantuvo sin grandes descensos de los índices. Por lo tanto, el ferrocarril, al mismo tiempo que favoreció el mantenimiento de las actividades económicas de esta zona, permitió su especialización a la sombra de la demanda del gran área industrial de Bilbao.

Las iniciativas que promovieron la construcción de las líneas de Bilbao a Las Arenas y Plencia *desentonan*, por decirlo de algún modo, con la tónica general de las construcciones ferroviarias vascas. La idea de construir el *Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas* surgió de dotar de un área de residencia y esparcimiento a la nueva burguesía vizcaína. Sus promotores, Eduardo y Ecequiel Aguirre, eran accionistas del Banco de Bilbao y propietarios de los terrenos que se quería urbanizar. Esta iniciativa fue secundada por inversores pertenecientes a la nueva burguesía bilbaína y rentistas también residentes en esta villa. Los promotores y accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, algunos de ellos, también accionistas de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, impulsaron la creación de una compañía que construyese y explotase la ampliación de esta línea hasta Plencia. Por último, la Compañía de Santander compró en 1899 las

dos compañías que explotaban las líneas ferroviarias que unían Bilbao con Plencia. Esta adquisición se dejaba entrever puesto que importantes inversores de la Compañía de Santander eran consejeros y promotores de las compañías fusionadas. Detrás de esta absorción subyace la competencia entablada entre la Compañía de Santander y la de Vascongados por controlar la costa vizcaína.

Ya se ha indicado con anterioridad que el objetivo básico de la construcción de las líneas que enlazaban Bilbao con Plencia era el de consolidar una zona residencial y de esparcimiento para Bilbao. A medida que esta metrópoli fue creciendo y demandando nuevos servicios, la oferta de prestaciones del área recorrida por estas líneas se fue diversificando. De este modo, la industria asentada en las inmediaciones de Bilbao, dentro del área de servidumbre de estas líneas (alimentación, materiales de construcción y metalurgia), estaba destinada al consumo urbano de esta comarca. A medida que nos dirigimos a la costa, esta actividad industrial decrece a favor de unas actividades agropecuarias cuyos productos llegaban a Guecho y Bilbao por ferrocarril. Por lo tanto, el ferrocarril propició el desarrollo industrial y la especialización agropecuaria de la zona a la que servía, al conectar las áreas de producción con las de consumo. Desde el punto de vista demográfico, el crecimiento de la población fue inversamente proporcional a medida que nos alejamos de Bilbao. Por lo tanto, la construcción de las líneas ferroviarias de Bilbao a Plencia supuso la integración de la zona que recorría en el área de influencia directa de Bilbao.

La construcción del *Ferrocarril de Bilbao a Lezama* obedeció a los intereses de un grupo muy diverso de inversores (mineros, corredores marítimos, comerciantes y pequeños y medianos rentistas), que buscaban un medio de rentabilizar sus capitales. Los escasos beneficios de la compañía y los nuevos planes de industrialización de la zona que recorría este ferrocarril, plantearon la reorganización empresarial de la compañía. De este modo, sus accionistas quedaron reducidos a un pequeño grupo formado por los nombres más significativos de panorama industrial vizcaíno. Dentro de esta dinámica empresarial, la Compañía de los Ferrocarriles de Bilbao a Santander compró la del Ferrocarril de Lezama. Esta acción se inscribe dentro de la política financiera del grupo Chávarri encaminada a controlar los accesos del área metropolitana de Bilbao y del valle de Asúa, futura zona de expansión industrial.

El mismo proceso anteriormente descrito en la Compañía de Ferrocarril de Bilbao a Lezama sucedió en la *Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía*. En 1890 los promotores de esta compañía eran en su mayoría propietarios y rentistas de la zona afectada por el ferrocarril, con una mínima participación de empresarios bilbaínos. En 1891 se aumentó el capital social de la compañía y el marqués de Urquijo y Telmo Ibarra pasaron a ser los accionistas mayoritarios a los que se sumaron accionistas de la Compañía de Santander. Además de vislumbrarse una futura industrialización de la zona, se buscaba la conexión mas directa de Bilbao con Bermeo a través de Munguía. El escaso desarrollo industrial del área que recorría esta línea y los limitados beneficios de su explotación, quedan reflejados en la nula vinculación de los consejeros de esta compañía en 1923 con otros sectores industriales.

A pesar de las expectativas que surgieron con la construcción de los ferrocarriles de Bilbao a Lezama y de Luchana a Munguía, el escaso desarrollo industrial del área que recorrían relegó a estos ferrocarriles a cubrir unas funciones secundarias pero no por ello menos significativas. Estas líneas recorrían unas zonas especializadas en la producción agropecuaria con destino a los mercados bilbaínos. A través de estas líneas se establecía un tráfico diario de personal de servicio, además de labradores y lecheras que iban a vender sus mercancías a Bilbao. Por lo tanto, las zonas recorridas por estas líneas se especializaron en el abastecimiento de comestibles perecederos para Bilbao y su entorno. Ante la falta de un asentamiento industrial, se dio paso a una emigración que la mejora de

las comunicaciones redujo. Esta población rural, que trabajaba en las empresas del área de Bilbao, compaginaba sus actividades agropecuarias e industriales. De este modo, surgió una especialización económica favorecida por la accesibilidad a los mercados urbanos y que complementaba la economía familiar.

Por lo que respecta a las líneas comarcales guipuzcoanas, éstas siguieron unas pautas de actuación diferentes de las vizcaínas. Mientras que el ferrocarril de San Sebastián a Hernani surgió como una línea de carácter rural para abastecer de alimentos a la comarca de San Sebastián, el Ferrocarril de Urola nació de la necesidad de dotar a una de las comarcas más importantes de la provincia de un medio de transporte del que había sido relegada.

Aunque la concesión del *Ferrocarril de San Sebastián a Hernani* data de 1894, la compañía que lo explotó no se constituyó hasta 1902. Domiciliada en Bilbao, estuvo formada por capitales bilbaínos y guipuzcoanos, algunos de ellos vinculados con el eje ferroviario de vía estrecha de Bilbao a San Sebastián. Con la creación de la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías*, el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani quedó integrado en esta compañía. Esta absorción empresarial se dejaba vislumbrar al comprobar que los consejeros de esta compañía en 1923, además de estar vinculados con actividades económicas guipuzcoanas, estaban presentes en otros negocios ferroviarios y compañías de tranvías. Se trataba, por lo tanto, de un grupo empresarial especializado en el sector ferroviario.

Por otra parte, el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani era la única línea de carácter comarcal que partía de la capital guipuzcoana, y pronto se convirtió en un tren de cercanías para esta ciudad y su entorno. Su evolución como un ferrocarril de cercanías de tipo mixto (agro-industrial), al igual que su dedicación al transporte de viajeros, favoreció su explotación y consolidación como medio de transporte en la comarca a la que servía.

Por último, ante la falta de inversores que diesen salida al *Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya* o *Ferrocarril del Urola*, la Diputación de Guipúzcoa se hizo cargo de su construcción y posterior explotación. Fue, por lo tanto, una entidad pública la que abordó una obra que consideraba de interés general. Su tardía inauguración del Ferrocarril del Urola en 1927 hace plantearnos hasta qué punto influyó el ferrocarril en el estancamiento industrial del valle del Urola. Con anterioridad a la construcción de este ferrocarril, la presencia de otras líneas ferroviarias en las cabeceras del valle condicionó la distribución de los sectores industriales, aunque no se dio una diversificación de los mismos. Estas actividades industriales se mantuvieron a falta de otros incentivos externos que generasen un despegue industrial de la zona. El crecimiento demográfico fue sostenido y ningún dato aporta un comportamiento diferencial entre aquellas zonas que estuvieron o no recorridas por el ferrocarril. Después de la construcción de éste, poco variaron las actividades industriales de la comarca. No hubo incentivos que generasen una amplia demanda de transporte, tan sólo el transporte de viajeros hacia el Santuario de Loyola, en Azpeitia, permitía en los meses de verano un respiro a la lánguida explotación del Ferrocarril de Urola.

3.2. La conexión ferroviaria en vía estrecha del País Vasco y Navarra: el Ferrocarril del Plazaola y el Ferrocarril Vasco-Navarro

Una vez que se establecieron los ejes ferroviarios en vía estrecha de Bilbao-Hendaya y Bilbao Santander, se dio paso a la ampliación de estas líneas hasta Vitoria y Pamplona. Con la inauguración del *Ferrocarril del Plazaola* y del *Ferrocarril Vasco-Navarro* se dio fin a las grandes construcciones ferroviarias en el País Vasco.

El *Ferrocarril del Plazaola* (línea de Andoain-Plazaola) fue promovido por los propietarios de las minas de Elduayen, Berástegui y Leiza. En 1914 fue ampliado hasta Lasarte y Pamplona bajo la financiación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Por lo tanto, el enlace ferroviario de vía estrecha con Pamplona fue promovido por capitales guipuzcoanos ajenos a las actividades industriales de esta provincia y por capitales bilbaínos especializados en la gestión ferroviaria que querían extender su área de actuación. Poco se puede decir de las vinculaciones industriales de esta compañía en 1923. En este año esta sociedad tan solo contaba con cuatro consejeros, y de ellos solamente dos estaban presentes en los consejos de administración de otras compañías. De estos datos se desprende que la explotación de este ferrocarril no llamó la atención de los grandes inversores vascos.

En su origen, el Ferrocarril del Plazaola fue proyectado para dar salida a las materias primas de la zona que servía. Pronto se puso en evidencia que su explotación no produjo un desarrollo económico del área que recorría, aunque si permitió la pervivencia de los sectores tradicionales vinculados con la extracción de materiales de construcción, sector papelero y textil, al igual que alguna pequeña metalurgia. Del mismo modo, la evolución de la población de esta zona sufrió un incremento proporcional al de sus actividades industriales. Este crecimiento se centró básicamente en Hernani, población en la que el Ferrocarril del Plazaola enlazaba con otras líneas ferroviarias. Por último, a pesar de que esta línea permitía la ampliación de la red ferroviaria vasca de un metro hasta Pamplona, este tráfico fue muy reducido. Por lo tanto, este ferrocarril se dedicó básicamente al abastecimiento de materias primas para la industria guipuzcoana, con escasa o nula incidencia en el desarrollo industrial y urbano de la zona que recorría.

En cuanto a la construcción del *Ferrocarril Vasco-Navarro*, esta fue el resultado de un sin número de vicisitudes en la que las iniciativas de inversores particulares dieron paso a la intervención del Estado. Efectivamente, las primeras iniciativas para construir este ferrocarril fueron alavesas y surgieron de las deficiencias de las líneas que enlazaban Vitoria y la Ribera Navarra con Bilbao. La Sociedad Anglo-Vasco-Navarro Railway, formada por capitales alaveses e ingleses, compró la concesión de la línea, pero ante la falta de inversores para continuar las obras, el Estado incautó este ferrocarril. El Ferrocarril Vasco-Navarro se inauguró en 1927, y de este modo, las comarcas del Alto y Medio Deva quedaban incluidos en el circuito ferroviario.

Desde el punto de vista industrial, la zona del Alto Deva se caracterizaba por la importancia de dos sectores: la metalurgia (cerrajería y herramientas) y textil algodónero. Las actividades metalúrgicas se concentraban en torno a Mondragón y Vergara, y ya estaban presentes con anterioridad a la construcción de la línea ferroviaria. Otro sector productivo importante era el textil, y su principal característica era su especialización en la elaboración de hilados y tejidos de algodón. En el movimiento demográfico de la zona recorrida por las líneas de Vitoria-Mecolalde y Oñate-San Prudencio, se observa dos comportamientos diferentes vinculados con el desarrollo industrial de los distintos municipios. El crecimiento demográfico era prácticamente nulo, incluso con una pérdida de población constante, en aquellos términos que no hubo crecimiento industrial alguno, mientras que los mayores incrementos se centraron en Vergara y Mondragón. El ferrocarril no hizo más que potenciar la dinámica creada por los sectores industriales tradicionales que mantenían unas posibilidades de desarrollo.

3.3. La reorganización y renovación de los sistemas de transporte

Una vez configurada la estructura básica de la red ferroviaria vasca se dio paso a su reorganización y renovación. Esta había sido construida según las necesidades inmediatas de una

economía en expansión, y el reajuste económico surgido de las posguerra europea planteó la necesidad de paliar sus deficiencias. Para ello, se plantearon dos soluciones: completar la red mediante nuevas construcciones y racionalizar los trazados reduciendo las distancias entre Bilbao y su área de influencia.

Las últimas construcciones ferroviarias del País Vasco se habían caracterizado por la intervención directa de las instituciones públicas. El *Ferrocarril del Urola* y el *Ferrocarril Vasco-Navarro* fueron proyectados a finales de siglo XIX, pero la falta de rentabilidad de estas líneas provocó la huida de los inversores privados. Al mismo tiempo, las instituciones públicas las consideraban necesarias para el desarrollo de unas zonas que habían quedado aisladas del circuito ferroviario. Esta consideración del ferrocarril como un servicio público llevó a la Diputación de Guipúzcoa y al Estado a hacerse cargo respectivamente de la construcción del Ferrocarril del Urola y del Ferrocarril Vasco-Navarro. Ambas líneas se pusieron en explotación en la segunda mitad de los años veinte, cuando se preconizaban las obras públicas como la panacea de todos los males económicos.

A principio de los años veinte, al mismo tiempo que Vizcaya se hallaba inmersa en una aguda crisis económica, se aprobaron una serie de proyectos ferroviarios que favorecían al puerto de Santander en detrimento del de Bilbao. Ante esta situación, los industriales vizcaínos plantearon acortar las distancias ferroviarias entre las cuencas del Duero y del Ebro con el puerto bilbaíno, para convertirlo en la terminal del tráfico ferroviario de la cornisa cantábrica. Las cuencas del Duero y del Ebro estaban acogidas a los planes de regadío de la dictadura de Primo de Rivera y constituían unos importantes centros de producción agrícola, al mismo tiempo que potenciales mercados de la industria vizcaína. Las campañas a favor del acortamiento ferroviario entre estas zonas y Bilbao, respaldadas por las instituciones vizcaínas, resultaron baldías. A pesar de ello, revelan la concepción del ferrocarril como un elemento activador de la economía.

El objetivo fundamental de la mejora de los enlaces de Bilbao con la cuenca del Ebro, era reemplazar los sectores vizcaínos en crisis por las producciones agrícolas de la Rioja y Baja Navarra, y por los yacimientos mineros de la Sierra de la Demanda. A esto había que añadir que la construcción del *Ferrocarril de Mediterráneo* dejaba en clara desventaja kilométrica al puerto de Bilbao frente al de Santander con respecto a Madrid y Zaragoza. Para minimizar esta competencia, industriales vizcaínos, representantes de la Junta de Obras del Puerto, Diputación de Vizcaya y Ayuntamiento de Bilbao, elaboraron el *Proyecto del Ferrocarril de Haro a Abejar*, que uniría la línea de Calatayud-Santander con la de Tudela-Bilbao. Los problemas planteados para la financiación de esta línea relegaron su construcción al olvido.

También se pretendió mejorar las comunicaciones ferroviarias con Navarra. Las dificultades planteadas por el enlace Bilbao-Castejón llevaron a los industriales vizcaínos a plantearse nuevos trazados. El enlace más indicado sería a través de las líneas Vitoria-Estella Logroño-Estella-Pamplona y del ramal de Estella-Marcilla, construidos en vía ancha. Las instituciones vizcaínas, alavesas y navarras aunaron sus intereses en torno a estas líneas, puesto que permitían crear un sistema de intercambios en el que todos salían ganando, como productores y como consumidores. Sin embargo, ninguna de estas líneas llegó a construirse por problemas de financiación. Tan sólo, la línea Vitoria-Estella se llevó a efecto, en ancho viario de un metro y por el Estado, dentro del *Ferrocarril Vasco-Navarro*.

Por otra parte, el acortamiento de las distancias ferroviarias entre Bilbao y las cuencas del Ebro y del Duero exigía la remodelación del eje ferroviario de Miranda del Ebro. Las entidades

empresariales vizcaínas propusieron dos soluciones. En primer lugar, el *Proyecto del Ferrocarril de Vitoria a Izarra*, que acortaba la distancia ferroviaria entre Bilbao y Vitoria. También, el *Proyecto del Ferrocarril de Bilbao a Trespaderne*, que gracias al Ferrocarril del Mediterráneo reduciría el trayecto de Bilbao a Burgos. De este modo, Burgos sería el nuevo eje de las comunicaciones ferroviarias que se dirigían desde Madrid hacia el País Vasco. Ninguno de estos proyectos cuajó. Las deficiencias del transporte ferroviario de Bilbao con las cuencas del Duero y del Ebro, al igual que con Vitoria y Navarra, se han mantenido hasta nuestros días, sin que los Planes de Ordenación Ferroviaria de 1941 recogiesen los distintos proyectos de mejora anteriormente descritos.

4. La concentración empresarial del sector ferroviario vasco

En sus orígenes, el sector ferroviario vasco contaba con un elevado número de empresas. A medida que se fue configurando la red ferroviaria vasca, tuvo lugar un proceso de concentración de aquellas compañías que participaban en este sector económico. El protagonismo de las grandes compañías fue cada vez más evidente, y esta evolución no fue mas que el fruto de las iniciativas de los distintos grupos de poder que competían por dominar un segmento del transporte ferroviario.

La *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* controlaba las comunicaciones de País Vasco con el interior de España (líneas de Alsasua-Irún y Tudela-Bilbao). Sus principales accionistas estaban presentes en la grandes acerías vizcaínas y promovieron el *Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*. Por lo tanto, el eje Madrid-Irún-Bilbao, estaba controlado por los grandes capitales madrileños, catalanes, franceses y vizcaínos.

A medida que se fue consolidando este eje, se fue configurando una estructura radial de vía estrecha que tenía su epicentro en Bilbao. Dentro de ella, el *Ferrocarril de La Robla* era una excepción, puesto que desde el punto de vista empresarial estaba vinculado con la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, sin relación con las compañías ferroviarias vascas de vía estrecha.

La estructura radial de vía estrecha que articulaba el País Vasco, se dividía a su vez en dos ejes ferroviarios. El eje Bilbao-Santander fue obra de capitales minero-metalúrgicos vinculados con las Encartaciones y presentes en las principales entidades económicas, políticas y empresariales de Vizcaya. Mientras, inversores vizcaínos y guipuzcoanos, ajenos en su mayor parte a los grandes negocios bilbaínos, promovieron el eje Bilbao-San Sebastián. Ambos grupos siguieron el mismo proceso de consolidación. Fueron ampliando sus líneas con nuevas compañías que luego se fusionaron hasta que cada eje ferroviario estuvo controlado por una sola de ellas. La *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao* y la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* no contaban entre si con vinculaciones empresariales y la competencia entre ellas no tardó en entablarse.

La Primera Guerra Mundial puso en evidencia las deficiencias técnicas y empresariales del sector ferroviario vasco, a la vez que propició la repatriación de capitales extranjeros invertido en compañías españolas. Para estas fechas, las principales compañías ferroviarias del País Vasco estaban configuradas y pugnaban por ampliar su área de influencia en Guipúzcoa. Bajo la explotación del *Ferrocarril de la Frontera*, subyacía la lucha por controlar el enlace ferroviario de vía estrecha con Francia. La Compañía de Santander tenía consejeros comunes con la del Ferrocarril de Hernani y con la del Ferrocarril de la Frontera y estas conexiones fructificaron en 1923 con la fusión de estas dos últimas en la *Sociedad de Ferrocarriles y Tranvías (S.E.F.T.)*.

Superado el primer impacto de la Guerra Europea, y ante la falta de áreas de expansión, las compañías ferroviarias vascas optaron por consolidar sus mercados. En este caso, la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* afianzó su control sobre aquellas compañías que complementaban sus funciones. En 1923 compró la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete y, también, la mayoría de las acciones de la Compañía de La Robla.

Este panorama ferroviario se mantuvo hasta el estallido de la Guerra Civil en 1936, con algunas variaciones, como la estatalización de la *Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales* en 1931. De la originaria dispersión empresarial del sector ferroviario vasco, se llegó a la hegemonía de tres grandes compañías, una de vía ancha (*La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*) y dos de vía estrecha (*La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* y la *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao*).

Por lo tanto, fueron aquellos capitales vinculados con las actividades económicas bilbaínas los que promovieron y explotaron la mayoría de las compañías ferroviarias del País Vasco. Esta inversión ferroviaria estaba delimitada por las actividades económicas de estos inversionistas. Los inversores de las líneas de carácter general radial copaban importantes áreas de las actividades económicas, no ya solo vizcaínas, sino también españolas. Para éstos, la inversión ferroviaria era complementaria de unas actividades iniciales minero-metalúrgicas, a la vez que constituían un medio de capitalización. Estos inversores también promovieron aquellas líneas generales de carácter interno que complementaban sus actividades económicas, y a esta inversión se sumaron elementos de la burguesía industrial bilbaína de tipo medio. Hubo otro grupo que se especializó en el negocio ferroviario. Eran los inversores que promovieron el eje Bilbao-San Sebastián y que no tenían vinculación alguna con los grandes negocios bilbaínos. Estos inversionistas, ampliaron su gestión ferroviaria hacia otros sistemas de transporte. Entre estos, los capitales guipuzcoanos jugaron un papel significativo.

Fuentes

- ALCALDIA CONSTITUCIONAL DE SAN SEBASTIAN, ESTADOS INDUSTRIAL Y COMERCIAL (1924).
- BUSTINDUY, N. (1894), La industria guipuzcoana en fin de siglo. Reseña de las industrias fabriles más importantes. Loyola.
- CARRERAS CANDI, F. (1980), Geografía general del País Vasco. ARTADILL, J., Navarra. VERA, V., Alava. MUGICA, S., Guipúzcoa. ECHEGARAY, C., Vizcaya. Bilbao. 5 vols.
- CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE GUIPUZCOA (1915), Estadística industrial de la Provincia.
- ESTADISTICA INDUSTRIAL DE GUIPUZCOA, MOLINOS E INDUSTRIAL ASENTADAS EN LOS MARGENES DE LOS RIOS (1920)
- ESTADISTICAS INDUSTRIALES DE VIZCAYA, años 1900 y 1907.
- ESTUDIO DE LA ASOCIACION DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE BILBAO, año 1920.
- GOBIERNO VASCO. DIRECCION DE ESTADISTICA (1981) Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981. Vitoria.
- HARAMBURU, (1981), Enciclopedia histórico-geográfica de Vizcaya, San Sebastián, 5 vols.
(1982), Enciclopedia histórico-geográfica de Alava, San Sebastián, 4 vols.
(1983), Enciclopedia histórico-geográfica de Guipúzcoa, San Sebastián, 5 vols.
- REVISTA DE ECONOMIA Y HACIENDA (1924), Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España, año VIII, Madrid.
- MEMORIAS DE SOCIEDADES. Sociedades ferroviarias domiciliadas en el País Vasco. Años 1864-1936.

¹ Para más información sobre los temas desarrollados en este artículo ver: MACIAS MUÑOZ, M^a OLGA (1993), *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Tesis doctoral, Leioa. En este trabajo se encuentran reseñados los nombres de los distintos inversionistas de las compañía ferroviarias vascas, al igual que los cuadros que recogen la evolución de la industria y la población de cada municipio afectado por las líneas ferroviarias vascas. También se recogen los cuadros correspondientes a las vinculaciones de los empresarios ferroviarios vascos con otros sectores productivos. Este tipo de información, pero resumida, también se encuentra en el libro que se editó de la tesis doctoral anteriormente reseñada: MACIAS MUÑOZ, M^a OLGA (1994), *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Colección Tesis doctorales, Leioa, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco.