



La renovación de las estaciones terminales de Bilbao y su combinación con el tráfico portuario durante la II República. María Olga Macías Muñoz¹

Resumen

Una de las cuestiones pendientes dentro de la renovación de la estructura ferroviaria vasca fue la reorganización de la principal terminal de este tráfico ferroviario, Bilbao. En esta villa tenían su llegada las líneas construidas en dos achos de vía diferentes y a la reorganización de las estaciones de estas líneas, se añadió la integración del tráfico ferroviario con el portuario. Aunque los primeros proyectos de reorganización de las estaciones terminales de Bilbao datan de 1924 aprovechando las disposiciones del Estatuto Ferroviario, fueron en los años de la II República, bajo el ministerio de Indalecio Prieto, cuando se propiciaron las medidas necesarias para la reforma de la estación central de Bilbao, terminal de la Compañía del Norte. Se quería construir una gran central ferroviaria en la que confluyesen ambos sistemas ferroviarios, a la par que ofrecer en nexo de unión necesario tanto para viajeros como para mercancías en una combinación del tráfico ferroviario con el portuario. La falta de entendimiento entre las compañías, el Estado, la Diputación y el Ayuntamiento de Bilbao dificultaron cualquier acuerdo entre estas entidades para abordar la mejora de los enlaces ferroviarios de Bilbao y su articulación con el tráfico portuario.

Palabras clave: Ferrocarriles, estaciones, tráfico portuario, reordenación ferroviaria.

Códigos JEL: L92 Ferrocarriles y otros medios de transporte de superficie: automóviles, autobuses, camiones y transportes fluviales; Puertos; O41 Modelos de crecimiento de uno, dos o varios sectores; O43 Instituciones y crecimiento; P12 Empresas capitalistas.

Abstract

One of the hanging questions inside the renovation of the railway Basque structure was the reorganization of the principal terminus of this railway traffic, Bilbao. In this city they had his arrival the lines constructed in two achos of route different and to the reorganization of the stations of these lines, was added the integration of the railway traffic by the port one. Though the first projects of reorganization of the terminal stations of Bilbao date back of 1924 taking advantage of the dispositions of the Railway Statute, they were in the years of the Republic II, under Indalecio Prieto's department, when there were propitiated the measures necessary for the reform of the main station of Bilbao, terminus of the Company of the North. There wanted to be constructed a great railway head office in which both railway systems were coming together, at par that to offer in necessary link of union both for travelers and for goods in a combination of the railway traffic with the port one. The lack of understanding between the companies, the State, the Deputation and the Town hall

¹ E.U. Magisterio de Bilbao, Dto. Didáctica de las Ciencias Sociales, Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, Bº Sarriena / S.N., 48940 Leioa, mariaolga.macias@ehu.eus.



of Bilbao they impeded any agreement between these entities to approach the improvement of the railway links of Bilbao and his joint with the port traffic.

Key words: Railroads, stations, port traffic, railway reordering.

Codes JEL: L92 Railroads and other means of surface transport: cars, buses, trucks and fluvial transport; Ports; O41 Models of growth of one, two or several sectors; O43 Institutions and growth; P12 capitalist Companies.



1. Introducción

Una vez configurada la estructura básica de la red ferroviaria vasca, se dio paso a una nueva etapa de renovación y construcción de aquellas líneas que debían de ser acomodadas a las nuevas exigencias del tráfico generado por las transformaciones económicas que estaban teniendo lugar en el País Vasco. La principal característica de las distintas iniciativas que convergieron en la necesidad de reordenar la estructura ferroviaria básica, era la búsqueda del acortamiento de las distancias ferroviarias entre Bilbao y los centros productores y mercados inscritos dentro del área de influencia de su puerto. Al mismo tiempo, también se propugnó la renovación de las estaciones ferroviarias de Bilbao y su combinación con el tráfico portuario.

Dentro de la política de acercamiento ferroviario de Bilbao hacia nuevas áreas productivas y consumidoras se inscribió el plan de reorganización ferroviaria desarrollado por las distintas entidades económicas y políticas bilbaínas. El objetivo perseguido era la mejora y el acortamiento de los enlaces ferroviarios de Bilbao con las cuencas del Ebro y del Duero. Para ello, había que pasar por acortar y reorganizar los trazados ya existentes, al igual, que buscar una solución efectiva al enlace ferroviario de Miranda del Ebro, que unía ambas cuencas con el País Vasco. Otro punto de mejora para las relaciones ferroviarias de Bilbao con su entorno era la costa vizcaína. En este aspecto, Bermeo se convirtió en un elemento por acercar, ferroviariamente hablando, hacia Bilbao.

Por último, hay que encuadrar la renovación de las estaciones terminales de Bilbao y su combinación con el tráfico ferroviario dentro de la política seguida por la Segunda República, encaminada hacia la creación de planes de obras públicas de reorganización territorial. Dentro de este apartado, es fundamental atender la realidad ferroviaria como un elemento más de integración del tráfico portuario de Bilbao.

Efectivamente, una cuestión pendiente para la renovación de la estructura ferroviaria vasca fue la reorganización de la principal terminal de este tráfico ferroviario, Bilbao. En esta villa tenían su llegada las líneas construidas en dos anchos viarios diferentes, y a la reorganización de las estaciones de estas líneas, se añadió la integración del tráfico ferroviario con el portuario. Los primeros proyectos de reorganización de las estaciones terminales de Bilbao, y de su integración en una sola datan de 1924 con arreglo a las bases fijadas por el Estatuto Ferroviario promulgado ese año.

La falta de entendimiento entre las compañías, el Estado, la Diputación y el Ayuntamiento de Bilbao en cuanto a las subvenciones destinadas a las obras, el temor de las compañías a que estas ayudas del Estado revirtiesen en ellas en forma de mayores cargas impositivas, y la precaria situación del sector ferroviario, como consecuencia del incremento de los gastos de explotación y de la competencia de la carretera, dificultaron cualquier acuerdo entre las compañías y las entidades políticas para abordar en su conjunto la mejora de los enlaces ferroviarios de Bilbao y su articulación con el tráfico portuario.



Todas aquellas iniciativas destinadas a potenciar el puerto de Bilbao, mediante el acortamiento de las líneas generales y su proyección hacia nuevas áreas productivas, fueron auspiciadas por aquellos elementos inversionistas representados por la Cámara de Comercio de Bilbao. Esta entidad encarnaba los intereses de la gran burguesía vizcaína, vinculada a aquellos sectores empresariales que tenían en el desarrollo del puerto de Bilbao su piedra angular y la llave de su futuro. Este grupo inversionista catalizó la opinión pública mediante las distintas campañas dirigidas por la Cámara de Comercio para recabar el apoyo de los que se dieron en llamar *las fuerzas vivas del país*, desde las instituciones públicas hasta las asociaciones obreras y sindicales. De este modo, se consiguió aunar la opinión pública en torno a un problema que, aunque afectaba de un modo directo a un pequeño pero importante grupo inversionista, se presentaba como la panacea a todos los males económicos que aquejaban no solo a Bilbao, sino a toda la provincia de Vizcaya.

Esta unidad de actuación a favor de las construcciones ferroviarias quedó rota en el caso de aquellas iniciativas de construcción o remodelación de nuevas líneas que partían de entidades públicas y que no se acomodaban a los intereses de las compañías ferroviarias. En el caso que nos ocupa, este desacuerdo se vio enmarcado por una situación económica crítica, tanto para la economía en general, como para las compañías en particular. En particular, los problemas de la explotación de las compañías, se veían agravados por la proximidad de la reversión de las líneas al Estado.

La reorganización de los enlaces ferroviarios de Bilbao partió del interés de las instituciones políticas de la II República en mejorar la situación viaria y urbanística de Bilbao, dentro de un plan general que había sido concebido también con fines sociales. Para las compañías, esta vertiente social e integradora carecía de sentido, y más todavía, cuando se entendía que una parte del coste de estas obras debía de ser sufragado por ellas.

Hay que hacer mención, dentro de este contexto, a las iniciativas por cerrar la estructura ferroviaria de vía estrecha por la costa vizcaína, centradas en el esfuerzo de las dos compañías más importantes por controlar el tráfico con Bermeo. Se trataba de una pugna en la que se encontraban inmersas las entidades políticas tanto estatales como provinciales y locales, y en la que se debatía la pervivencia de una estructura ferroviaria suficiente, pero no la más adecuada, frente a la construcción de nuevas líneas que mejorasen los enlaces ya existentes.

De estas iniciativas, tan solo se llevaron a cabo aquellas promovidas por los grandes grupos inversionistas tanto a nivel estatal como provincial. Las obras llevadas a cabo por las compañías de Norte y Portugalete, obedecieron a los intereses internos del grupo financiero que controlaba ambas compañías y se desestimaron aquellas reformas indicadas por las entidades políticas que carecían de un beneficio inmediato para las concesionarias de las líneas.

Del mismo modo, estos grupos inversionistas limitaron, en la medida de su peso político, aquella competencia que podría restringir su área de influencia ferroviaria. En definitiva, la reorganización de la estructura ferroviaria del País Vasco estuvo determinada por las iniciativas de la burguesía económica vizcaína que



buscaba la prosperidad del puerto de Bilbao, al mismo tiempo que fue limitada por las deficiencias propias de la explotación ferroviaria, tanto en su vertiente legal como práctica.

2. Los enlaces ferroviarios de Bilbao

Bilbao era la terminal de distintas líneas ferroviarias construidas en dos anchos viarios. La ejecución de estas estaciones obedeció a las necesidades que surgieron en el momento de la construcción de cada ferrocarril y, ante todo, en virtud del capital que se podía aportar para las obras. De este modo, y a pesar de su proximidad, cada compañía ferroviaria contaba con su propia estación en Bilbao, sin que se diese el caso de la explotación conjunta de alguna de estas estaciones.

Por una parte, las estaciones de Norte, Santander y Portugalete estaban situadas prácticamente juntas en el ensanche de Bilbao, en la zona del muelle de La Naja, mientras que en el otro margen de la Ría se encontraban las estaciones de Vascongados, Lezama y Bilbao-Plencia, todas ellas enclavadas en el Casco Viejo y a escasa distancia una de otra. Con excepción de la Compañía de Lezama, el resto de las compañías contaban con un acceso directo a la Ría gracias a los muelles que ellas mismas habían alzado. De este modo, la falta de integración entre las estaciones de las distintas compañías ferroviarias estaba compensada por el factor de continuidad en el transporte que suponía la Ría.

A pesar de las conexiones portuarias de la mayor parte de las compañías ferroviarias, este nexo de unión no era suficiente y los problemas por la falta de una estación que centralizase, todo o parte del tráfico ferroviario en Bilbao, afectaba negativamente tanto a las compañías como a los usuarios². Esta situación se mantuvo, con la excepción la temprana reorganización de la estación de Vascongados en Achuri, que no tuvo otra consecuencia que el incremento de la capacidad de dicha estación para el almacenaje de mercancías y la ampliación de las vías, sin que se pensara en la variación de su enclave o conexión con las estaciones de otras compañías.

En 1922 Ricardo Bastida, arquitecto asesor del ayuntamiento de Bilbao, recibió un encargo del presidente de la Diputación, Ramón de la Sota y Aburto, con el propósito de buscar una solución al problema urbanístico de Bilbao. Para Bastida, la solución arquitectónica de Bilbao, pasaba por la solución de los problemas planteados por la inadecuación de las estaciones ferroviarias a las necesidades de la villa y, en particular, por la reorganización de las estaciones de de las compañías del Norte y de Bilbao a Portugalete y, también, por la variación del trazado de la línea de esta compañía hasta Olaveaga (Bastida³, 1934, p.6). De este modo, se aliviaría el problema de tráfico viario de la zona de la estación de Abando, al diversificarse de las estaciones de viajeros y mercancías, al igual que se ampliaba la zona de muelles de Bilbao a lo largo de toda la margen izquierda de la Ría.

² La conexión entre las distintas compañías ferroviarias se podía realizar en ruta. Por ejemplo, desde las líneas de Vascongados, se podía acceder a las líneas de Norte y Santander en Dos Caminos y Azbarren respectivamente.

³ Ricardo Bastida fue nombrado por Indalecio Prieto presidente de la Comisión de Enlaces de Bilbao.



Estos estudios dieron su fruto cuando en 1924 y 1925 la Compañía del Norte se planteó la mejora de su estación de mercancías en Bilbao y se elaboraron los primeros proyectos de la estación monumental de Abando. Se entendía que ambos proyectos eran la solución a los problemas viarios de Bilbao y se contaba con el apoyo de la Junta de Obras del Puerto.

La primera fase del programa a desarrollar era la siguiente: la desviación del servicio de viajeros de la zona comprendida desde la Estación de Portugalete hasta Olaveaga. De este modo, la Junta de Obras del Puerto utilizaría las instalaciones ferroviarias de esta zona, al mismo tiempo que el emplazamiento de los servicios de la línea de Portugalete quedaba dentro de la superficie de los de la estación del Norte. Por lo tanto, se concentraban todos los servicios de vía ancha en una sola estación central y se utilizaba para el movimiento de trenes entre las dos líneas el ramal de Cantalojas a Olaveaga, ampliado debidamente con el fin de poder establecer por él los dos servicios independientes de viajeros y mercancías. Gracias a este proyecto, se descongestionaba el servicio de la estación de Abando y se daban toda clase de facilidades al público, para que no utilizase las líneas regulares de autobuses existentes en ambos márgenes de la Ría y que hacían una dura competencia al ferrocarril (Leontino, 1924, p.399-402; Leontino, 1925, p. 237-241).

El permiso para realizar las obras de la estación de Abando fue concedido, sin embargo, ante la falta de dotación de la compañía para abordarlas, tuvo lugar una primera suspensión de las mismas, que dio paso a una nueva subasta. En 1933, las obras se realizaban con lentitud y Ricardo Bastida acusaba a la Compañía del Norte de esta falta de incentivos para abordar las reformas de la estación, por la cercana absorción de la compañía por el Estado (Bastida, 1934, p.15-17).

Esta era una postura generalizada de las compañías ferroviarias que tenían cercano el fin de sus concesiones. Ante esta situación, las compañías tan sólo se comprometían en aquellas obras de bajo coste y de inmediato resultado, puesto que aducían que debería de ser el Estado, a efecto, propietario de las líneas, el que acometiese las transformaciones que mejorasen aquellas que, en breve espacio de tiempo, él mismo iba a explotar.

2.1. El plan de enlaces ferroviarios de Indalecio Prieto

Este era el estado de la situación en marzo de 1933. El día 22 de dicho mes tuvo lugar en la Diputación de Vizcaya una reunión bajo la iniciativa y presidida por el ministro de Obras Públicas Indalecio Prieto⁴. En esta reunión se contó con la presencia de representaciones de la Comisión Gestora, Ayuntamiento, Junta de Obras del Puerto, Ministerio de Obras Públicas y de todas las compañías ferroviarias interesadas. El ministro de Obras Públicas les convocó con el objetivo de hacerles saber el *Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao* desarrollado por su ministerio y que sería reconocido por Decreto el día siguiente de la reunión.

⁴ Indalecio Prieto Tuero había desarrollado los cargos de diputado provincial, concejal del Ayuntamiento de Bilbao y representante en Cortes también de esta villa por el Partido Socialista Obrero Español. Esta sucesión de cargos vinculados a Bilbao hacían de él un buen conocedor de la situación urbanística de este Ayuntamiento.



Este plan se incluía dentro de la política ferroviaria del Ministerio de Obras Públicas, centrada en el desarrollo de aquellos ferrocarriles de urgente construcción y en la mejora de los enlaces ferroviarios de las principales ciudades española, Madrid, Barcelona y Bilbao. El Plan de Enlaces desarrollado para Bilbao, se resumía en los siguientes puntos: centralizar los servicios de viajeros y gran velocidad de las principales líneas en una sola estación; enlazar adecuadamente las dos líneas de vía ancha (Norte y Portugalete); hacer lo mismo con las de vía estrecha pertenecientes a las compañías de Vascongados y Santander; y unificar el sistema de tracción de las líneas de Miranda-Bilbao y Bilbao-Portugalete.

Como consecuencia de este decreto, había que buscar otro emplazamiento para los servicios de mercancías de pequeña velocidad que salían de la estación del Norte, al quedar en ella sólo el transporte de viajeros y gran velocidad, al mismo tiempo que se planteaban problemas de índole urbanística⁵ (Bastida, 1934, p.13).

Para Prieto, los fundamentos del plan presentado eran esencialmente ferroviario-comerciales, sin que hubiese un trasfondo de mejora urbana. En definitiva, se trataba de preparar a Bilbao para un futuro comercial y portuario, dentro de la necesidad de coordinar la red ferroviaria vizcaína con el puerto de Bilbao y, también, de paliar la crisis de trabajo en la que se veía inmersa en particular esta villa⁶ (Bastida, 1934, p.15-17 y 30-31).

En cifras globales, el Plan de la Comisión de Enlaces suponía 25 millones de pesetas iniciales, elevados a 55 millones por acuerdo y petición del Ayuntamiento (Bastida, 1934, p.30-32). Con este plan se intentaba solventar, en parte, la situación económica de Vizcaya, en clara recesión ante la crisis del sector minero, sentando las bases para el desarrollo de aquel elemento que se veía como la panacea de todos los males de la provincia: el puerto comercial de Bilbao⁷. A pesar de las manifestaciones del ministro de la naturaleza de este plan, no faltaron las quejas de algunos presentes en la reunión sobre su *vertiente política*, puesto que estaban muy próximas las elecciones a concejales y que luego se dieron en llamar *de los burgos podridos* (Bastida, 1934, p.11).

2.2. Las bases del plan de ordenación ferroviaria de Bilbao

El objetivo fundamental de este plan ferroviario propuesto por el ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, era solventar las deficiencias estructurales de los accesos a Bilbao de las cuatro grandes compañías ferroviarias que contaban con

⁵ Los problemas urbanísticos que se planteaban eran los siguientes: aprovechar para fines urbanos los terrenos y edificios que quedarían sobrantes a causa de la centralización; evitar la obstrucción de las comunicaciones urbanas que producía la estación del Norte; y utilizar la sección de Achuri-Boluea, de los Vascongados, empleándola para establecer un acceso a Bilbao, que sustituyese al de Miraflores.

⁶ Las cifras de parados que se aportan para 1933 son las siguientes: en Bilbao, más de siete mil obreros parados; en Vizcaya, más de veinticinco mil. Esto, sin contar los que estaban sujetos a un régimen de semana reducida.

⁷ Recuérdese la clara finalidad de los proyectos ferroviarios que perseguían acercar nuevas regiones hacia el puerto de Bilbao o acrecentar el tráfico ya existente con él.



sus terminales en esta villa: Norte y Portugalete en vía ancha, y Santander y Vascongados en vía estrecha.

En definitiva, se buscaba la integración y racionalización de los servicios ferroviarios de Bilbao mediante la variación de aquellos trazados y estaciones que dificultaban el desarrollo de un tráfico ferroviario fluido, al haber quedado desfasadas sus estructuras frente a las nuevas necesidades de transportes que exigían Bilbao y su provincia.

2.2.1. Vía ancha

El principal problema que había de solventar el plan de enlaces ferroviarios de Bilbao era la reorganización de las estaciones de Norte y Portugalete, y la continuidad de las líneas de ambas compañías, que haría proyectarse las líneas de Norte hasta el puerto exterior a lo largo de toda la Ría. Antes de abordar este apartado hay que hacer referencia a la compra en octubre de 1924 del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete por la Compañía del Norte. No se trató de una absorción total, aunque Norte tuviera en su posesión la mayoría de las acciones de la compañía de Portugalete. La situación de ambas empresas difería en los asuntos de índole provincial, puesto que al estar la compañía de Norte domiciliada en Madrid, y la de Portugalete en Bilbao, la legislación tributaria y, por lo tanto, su relación con el Gobierno y con las instituciones provinciales afectaba de un modo distinto a cada compañía (A.C.C.B., 1933). Mientras que la Compañía del Norte estaba sujeta directamente a la legislación gubernamental, la Compañía de Portugalete estaba adscrita a las bases fijadas por los Concierdos Económicos establecidos entre la Diputación de Vizcaya y el Gobierno. Esta situación legal diferenciada de ambas compañías, a pesar de estar vinculadas al mismo grupo inversionista, explica las diferencias de forma, que no de fondo, con las que abordaron los distintos proyectos de ordenación ferroviaria de Bilbao y de los enlaces con su puerto.

2.2.1.1. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

El plan de enlaces ferroviarios de Bilbao afectaba a la Compañía del Norte en cuatro aspectos: crear una estación de mercancías de pequeña velocidad en la Vega de San Mamés; construir un ramal directo o línea de enlace entre el ferrocarril del Norte y el de Portugalete; establecer una estación de clasificación en Basauri; y, por último, ordenar los servicios de la estación central (A.C.C.B., 1933). Todos estos proyectos habían sido recogidos con anterioridad en distintos proyectos y propuestas de diversas entidades vizcaínas. El plan de 1934 los recogía de nuevo, puesto que los consideraba de fácil término y necesarios para Bilbao, ya que su materialización implicaba una importante mejora en los accesos ferroviarios de Bilbao y una racionalización del tráfico de Norte.

a. La estación de mercancías de pequeña velocidad en la Vega de San Mamés

Esta estación enclavada en la Vega de San Mamés acogería el servicio de mercancías. Esta solución se recogió ante la imposibilidad de ampliar la estación de mercancías de Amézola (próxima a la Casilla), como consecuencia de la falta de



espacio disponible. Esta solución, a pesar de que permitía la concentración en una sola estación todas las mercancías del Norte, era inviable al no contar con el espacio suficiente para su ampliación, limitada por la línea general y por el área de almacenaje de la Compañía de Santander.

Frente a esta solución, la de la Vega de San Mamés permitía coordinar el tráfico de Norte con la estación portuaria enclavada en esta vega. Aunque este proyecto contaba con el beneplácito de la Cámara de Comercio, Centro Industrial, Asociación de Navieros y Ayuntamiento de Bilbao⁸ (A.C.C.B., 1933), la Compañía del Norte observó en esta solución algunos inconvenientes que afectaban la explotación de sus líneas. En primer lugar, se preveía un aumento de los gastos al tener que mantener una nueva estación, que se añadía a las otras dos que ya tenía en Bilbao; y, en segundo lugar, la creación de la estación de la Vega de San Mamés implicaría un aumento en el recorrido de sus trenes y, por lo tanto, un incremento del precio del transporte de las mercancías.

A pesar de las dificultades que para la compañía suponía la solución de la Vega de San Mamés, ésta aceptó el proyecto en una reunión que tuvo lugar en la Diputación el 22 de marzo de 1933, pero siempre que Norte no pagase los terrenos necesarios para la construcción de la nueva estación (Bastida, 1934, p. 17-22).

b. El ramal de enlace o línea directa entre las compañías de Norte y Portugalete

Esta propuesta ya había sido estudiada por ambas compañías en 1924 y no hubo oposición alguna a este proyecto, ni por parte de Norte, ni por Portugalete, puesto que consideraban que su construcción no entrañaría dificultad alguna. Este proyecto también contó con el apoyo de la Cámara de Comercio. Se consideraba que este ramal era necesario para dar llegada a los trenes largos de mercancías de un modo directo al puerto y a otras estaciones de mercancías situadas a lo largo de la Ría. En el plan se recogían varias soluciones, sin que se optase por ninguna de ellas. Entre estas destacaba la propuesta de Norte, que exigía mayores obras que la propuesta por la Comisión de Enlaces, de menor recorrido, pero de mayor desembolso para la compañía (Bastida, 1934, p. 17-22; Ucelay, 1933, p. 517-519).

c. La estación de clasificación de Basauri

Esta era una solución nueva, pero que ya había sido ideada y proyectada por la Compañía del Norte en los años 1924 y 1925, quien la incluyó en su plan de obras y mejoras para una nueva organización de sus servicios. Se había discutido el emplazamiento de esta estación, o bien en Orduña, o en Basauri, pero al final, se mantuvo la tesis de Basauri, punto de enlace entre con las líneas de Santander y Vascongados antes de entrar en Bilbao, y recibió el apoyo de la Comisión de Enlaces Ferroviarios (Bastida, 1934, p. 17-22).

⁸ La Cámara de Comercio de Bilbao comunicaba al Ministerio que la comisión de ferrocarriles de esta cámara consideraba necesario conservar el servicio de mercancías de pequeña velocidad en la estación de Abando.



d. La nueva Estación Central

Este era el principal escollo de las negociaciones entre la Compañía del Norte y la Comisión de Enlaces ferroviarios. La Compañía acusaba a la comisión de falta de rigor en sus estudios, basados en la emisión de un dictamen que no tenía otra base técnica que la elaboración de un boceto. Al mismo tiempo, la comisión exigía de la compañía la elaboración de los proyectos necesarios para la reorganización de la estación y se reservaba el derecho de modificarlo si las condiciones de los mismos no atendían los preceptos fijados por el plan de enlaces ferroviarios. El litigio entre compañía y comisión se centró en tres frentes: norte pretendía conservar todos los servicios en la nueva estación (clasificación, mercancías de pequeña velocidad...), al mismo tiempo que fijaba una longitud de los andenes menor de la que la comisión consideraba como válida, y se negaba a pagar las obras exigidas por la comisión (Bastida, 1934, p. 17-22).

De los proyectos presentados por la Comisión de enlaces, la Compañía del Norte no ponía inconvenientes en abordar aquellas obras que implicasen una inversión rentable a corto plazo y cuya ejecución era inevitable para la compañía, como el ramal de enlace entre Norte y Portugalete y la estación de clasificación de Basauri. Pero, si esos proyectos perseguían unos objetivos que no se adecuaban por completo a los de la compañía, como en el caso de la estación de mercancías de la Vega de San Mamés y de la remodelación de la estación central de Abando, la compañía se negaba a abordar por cuenta propia aquellas obras cuya ejecución exigía grandes desembolsos y cuya rentabilidad se daría a largo plazo, con el fantasma de la reversión de las líneas planeando sobre la concesión de los empréstitos necesarios para la realización de las obras.

2.2.1.2. Compañía del Ferrocarril de Portugalete a Portugalete

El trazado de las líneas que explotaba la Compañía de Portugalete no se vio afectado por el plan, tan sólo la estación. En 1928, esta compañía vendió a la Junta de Obras del Puerto la parte de la línea que discurría desde el Arenal hasta Olaveaga por cinco millones, dentro del contrato de compra se incluyó el nuevo trayecto que recorrería la línea de Portugalete hasta Olaveaga, sin que éste fuese reconocido por el plan de enlaces de Bilbao de 1933. Sin embargo, este plan si reconocía el cambio del emplazamiento de la estación de Portugalete.

Como consecuencia del nuevo proyecto de la estación del Norte, ésta ocuparía los terrenos en los que estaba situada la estación de Portugalete, por lo que se hacía necesario el traslado de ésta última hacia el centro del Ensanche de Bilbao, en la intersección de las calles Hurtado de Amézaga y Bailén, con el puente de la Merced. De este modo, se acortaba la distancia entre el Casco Viejo, Bilbao la Vieja y el Ensanche. La compañía de Portugalete no aceptó la modificación del enclave de su estación, puesto que consideraba que éste era el más adecuado para sus intereses (Bastida, 1934, p. 17-22).

2.2.2. Vía estrecha

Aunque el Plan de Enlaces de Bilbao se centraba en la resolución de los problemas planteados por las líneas de vía ancha, no dejaba a desmano la



continuidad de estas líneas a través de las principales líneas de vía estrecha, con la aproximación de las estaciones de estas hacia la estación central de Norte en Abando, centralizando las estaciones de Norte, Portugalete, Santander y Vascongados en una sola. La estación de Santander estaba situada en terrenos de la Concordia en Bailén y se proyectaba el traslado de esta estación hasta la calle Hurtado de Amézaga, frente a la proyectada nueva estación de Portugalete. Del mismo modo, el plan recogía el proyecto de trasladar la estación de Vascongados en Achuri hasta el muelle de La Naja el servicio de mercancías, mientras que el servicio de viajeros se realizaría en la estación central del Norte⁹ (Bastida, 1934, p. 17-22).

De este modo, las estaciones terminales de ambas compañías se acercarían al ensanche de Bilbao. Gracias a este plan, se lograrían importantes mejoras en la explotación de las distintas compañías, al estar más cercanas al eje del tráfico ferroviario de vía ancha y al evitar con el traslado de sus estaciones la competencia de otros servicios de transporte fluviales y terrestres.

Cabe reseñar, que mientras que los proyectos de reorganización de las líneas de vía ancha ya habían sido estudiados con anterioridad por las mismas compañías ferroviarias interesadas y refrendados por la Comisión de Enlaces, las soluciones propuestas para la mejora de los accesos a Bilbao de las líneas de vía estrecha, no habían sido abordado por las compañías implicadas. Además, la comisión se dedicó a hacer un breve bosquejo de estas soluciones, sin aportar unos proyectos avalados por un estudio técnico coherente. Tampoco se tuvo noticias oficiales de la acogida de las compañías de Santander y Vascongados de este proyecto, a pesar de la invitación de la Comisión ha hacer pública su opinión.

2.3. Los ecos del proyecto

En el trasfondo de este plan de reorganización ferroviaria de Bilbao, estaba el objetivo planteado por el Ministerio de Obras Públicas de paliar, en parte, la aguda crisis del sector ferroviario vizcaíno. Esta crisis también afectaba a todo el sector ferroviario español y europeo y obedecía a unas causas generales, inherentes a la situación económica mundial, que además se vieron agudizadas por diversos factores locales.

En el caso español, y concretamente en el País Vasco, a factores como el incremento de los combustibles y la competencia del transporte por carretera, se añadieron los problemas planteados por las regulaciones sociales de los obreros ferroviarios, la inadecuación de las estructuras ferroviarias a las nuevas necesidades de mercado, la próxima reversión de las líneas al Estado y, por último, la aguda crisis de la economía vizcaína (Macías, 1994).

Por lo tanto, la clave de la ordenación ferroviaria de Bilbao era una cuestión económica que afectaba a las cuatro grandes empresas ferroviarias que desarrollaban la mayor parte del tráfico ferroviario de Bilbao, Norte, Portugalete,

⁹ Esta solución planteaba la apertura de calles, ampliación de Hurtado de Amézaga y del paso de Recaldeberri.



Santander y Vascongados. El objetivo del plan de enlaces ferroviarios de Bilbao era crear las bases que solventasen los problemas económicos de estas empresas, pero, ¿cuáles eran estos problemas y cómo afectaron en su aceptación del plan de ordenación ferroviaria de Bilbao?

En cuanto a las finanzas de las compañías ferroviarias que explotaban las líneas de vía ancha, la situación de Norte era, según palabras de la misma compañía, *angustiosa* como consecuencia del incremento de los precios de las materias necesarias para la explotación de sus líneas, política obrera del gobierno y continuas inversiones para la mejora del parque móvil e instalaciones fijas. La cercanía de la reversión de las concesiones imposibilitaba a esta empresa acceder a empréstitos que le permitiesen abordar las obras necesarias para la mejora de sus instalaciones (Compañías de los Caminos de Hierro del Norte de España y MZA, 1934).

Es en este punto donde se presentaron los intereses encontrados entre el Estado y las compañías. La Compañía del Norte aducía la imposibilidad de abordar las obras exigidas por el plan, ni aún con la ampliación de la deuda ferroviaria que tenía contraída con el Estado. Para la compañía, puesto que el Estado era el que promovía las obras por su utilidad pública, tanto en beneficio de la nación como en el suyo propio, amparándose bajo el precepto legal de que éste era, en definitiva, el propietario de las líneas, debía de ser éste el que atendiese las instalaciones que en plazo contractual habían de pasar a su propiedad. Frente a esta postura, la Compañía de Bilbao a Portugaleta, que contaba con una explotación saneada de sus líneas, había llegado a un acuerdo con la Junta de Obras del Puerto de Bilbao para la realización de las obras de enlace de sus líneas con las de Norte, sin que ello gravase su presupuesto para la reforma de sus instalaciones (Bastida, 1934, p. 25-28).

Por lo que se refiere a la situación económica de las compañías de vía estrecha de Santander y Vascongados, era apurada como consecuencia directa de la competencia entablada por el transporte por carretera y del continuo incremento de los gastos de explotación de sus líneas. A esta situación, había que añadir las desavenencias existentes entre ambas compañías como consecuencia del uso de las vías de una por los vagones de otra y que dificultaba cualquier acuerdo entre ellas. Para solventar la grave situación de las compañías ferroviarias de un metro y dirimir las disputas existentes entre ellas, en el verano de 1933 se inició *oficiosamente* un expediente en el Ministerio de Obras Públicas que en enero de 1934 tomó el estado de *oficial*. Este expediente afectaba a las compañías ferroviarias de un metro asentadas en el País Vasco, y los puntos recogidos por en él eran los siguientes: otorgaba a las compañías la exclusiva del transporte por carretera; éstas podían suprimir los servicios y trazados innecesarios que establecían una competencia ruinosa; les permitía conservar los trazados que fuesen de interés; y, ante todo, se les permitía enlazar entre sí, formando una verdadera red, en la que las compañías ferroviarias de un metro del País Vasco constituyesen una nueva sociedad y en la que tendrían representación las Diputaciones de Álava, Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra.



Así podrían subsistir los ferrocarriles de vía estrecha y se evitaría la ruina que su fracaso supondría para el capital vizcaíno (sobre todo para los pequeños y medianos inversores). Del mismo modo, el Estado no tendría que cargar con el peso de estos ferrocarriles, con el consiguiente perjuicio para el erario público (Bastida, 1934, p. 25-28).

Por otra parte, la centralización de las estaciones de vía estrecha propuesta por el Plan de Enlaces de Bilbao, que entroncaba con el espíritu de este expediente, suponía una coordinación de los servicios, al igual que una economía de los gastos que solucionaría los problemas planteados por la angustiosa situación en la que se encontraban las compañías (Bastida, 1934, p. 25-28).

El Plan de Enlaces de Bilbao no contó con una respuesta de las compañías ferroviarias de vía estrecha, aunque, si bien, la Compañía de Santander colaboró con la Comisión de Enlaces. Estas compañías, al igual que sus compañeras de vía ancha, temían que este plan gravase las cargas financieras que pesaban sobre las ellas y que se habían incrementado en los últimos años con el aumento de los subsidios reintegrables y con las medidas laborales de la II República.

Frente a la postura de las compañías, partidarias de acometer aquellas obras indispensables y que estaban en concordancia con su situación financiera, el Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao contó con una excelente acogida por parte de las altas esferas oficiales, favorecida por la intervención del Gobernador Civil de Vizcaya, Angel Velarde. Esta acogida se vio refrendada con la promesa por parte del Ministerio, Diputación, Ayuntamiento, Junta de Obras del Puerto, Cámara de Comercio y otras instituciones económicas que se adhirieron al plan, de prestar todo el apoyo económico necesario por las siguientes razones: la mejoras recogidas por el plan eran convenientes para el porvenir de Bilbao y su vida comercial; el Estado debía de fomentar con estas obras la riqueza y mejorar los servicios ferroviarias de los que era *propietario*; y, era apremiante la necesidad de aminorar la aguda crisis económica que atravesaba Vizcaya promoviendo obras públicas de interés general (Bastida, 1934, p. 29).

Se daba la visión de que las compañías ferroviarias y el resto de las entidades financieras estaban divididas con respecto al plan de enlaces, aflorando incluso un matiz antisocial en el comportamiento de las compañías que fue criticado por la Comisión de Enlaces (Bastida, 1934, p. 30). Al mismo tiempo, las compañías aducían que si bien, las entidades políticas y financieras aseguraban su ayuda para la ejecución del plan y mantenían el carácter social del mismo, no establecían la cuantía de esos subsidios, ni el modo de como se realizarían. En este momento, la situación de las compañías ferroviarias no era la más propicia para embarcarse en unas obras que aunque mejorasen sus instalaciones, los beneficios de estas obras no serían disfrutados en su plenitud por la reversión de las líneas al estado. La cercanía del final de las concesiones afectaba negativamente a la iniciativa de las compañías, puesto que el Estado prohibía que se les otorgase empréstitos que rebasasen los plazos de concesión de las líneas.

A esta situación, se añadían los bajos rendimientos de las compañías como consecuencia de la política seguida por el Estado en materia de combustibles y en cuestiones laborales, y que suponían una pesada carga para las explotaciones de



las compañías que iba en continuo aumento¹⁰. En esta cuestión financiera es donde tanto compañías ferroviarias, como entidades políticas y económicas llegaron a la misma conclusión y solicitud: puesto que este plan había sido iniciado y promovido por el Estado, era éste el que debía de financiarlo ya que era él, en definitiva, el propietario de los ferrocarriles (Bastida, 1934, p. 30-32).

En este Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, confluían los aspectos más característicos que marcaron la política ferroviaria del Gobierno y de las instituciones públicas frente a la postura de las compañías ferroviarias. En contraposición al ferrocarril como bien público, elemento vertebrador de las economías y generador de la paz social, se alzaba el ferrocarril como elemento de transporte privado sujeto a las fluctuaciones de la oferta y de la demanda.

Frente a la racionalización teórica de la explotación ferroviaria se alzaba la realidad de un sector en crisis que se quería utilizar como trampolín para el relanzamiento de la economía vizcaína, eso sí, con el apoyo de las instituciones políticas locales, pero con el dinero del Estado. Las bases de este plan perseguían unos objetivos que iban más allá de la misma mejora ferroviaria, sin embargo, los mismos cimientos de este plan se hundían por su propio peso, al abordar un aspecto parcial de la explotación ferroviaria de las compañías como era la integración de las estaciones de las cuatro grandes compañías ferroviarias en una sola, sin aportar un estudio sistemático de este proyecto y fundándose en proyectos ya planteados con anterioridad por algunas de las compañías.

En teoría, este plan se presentaba como la solución a los problemas de ordenación viaria y urbanística de Bilbao, aunque se hiciese hincapié en su carácter estrictamente ferroviario. De haber pervivido este carácter en su totalidad, se podría haber precisado que la mejora de los enlaces ferroviarios no era la panacea para los problemas viarios y urbanísticos de Bilbao, ni tampoco para los de la explotación de las compañías.

Si bien, la integración de las estaciones y racionalización del servicio de mercancías podía ayudar a la mejora viaria de Bilbao y del tráfico las compañías ferroviarias, había otras cuestiones, inherentes al mismo sector ferroviario, que afectaban de un modo más grave a las explotaciones ferroviarias y que sin su resolución difícilmente se podría superar la crisis en las que estaban inmersas. Con los primeros planes de ordenación ferroviaria de 1941 se abordaron algunos de los proyectos recogidos por este Plan de Enlaces de Bilbao, en particular aquellos que recogían la racionalización de aquellas líneas que fueron estatalizadas, es decir, las líneas de vía ancha explotadas por las Compañías de Norte y de Portugalete.

¹⁰ La política del Gobierno seguida en materia de combustible, que incrementó las tarifas de importación de carbones extranjeros, obligaba a las compañías a consumir el carbón nacional, más barato pero de peor calidad, lo que provocaba un mayor consumo de toneladas y un mayor deterioro del material tractor. En materia laboral, la implantación de la jornada de ocho horas y de distintos subsidios obligaron a las compañías a aumentar los gastos de salarios y de contribuciones en virtud de asistencias sociales.



3. Los ferrocarriles y el puerto de Bilbao

La combinación del tráfico ferroviario con el tráfico portuario hizo que se aunaran los esfuerzos de las distintas compañías ferroviarias, Junta de Obras del Puerto y entidades económicas vizcaínas por conseguir una integración y continuidad de ambos sistemas de transporte. En 1893 se inauguró el ferrocarril de Tudela a Bilbao por Miranda, construido en virtud del criterio de los comerciantes bilbaínos, que eran los principales inversionistas de esta compañía, y cuyo principal objetivo era potenciar el tráfico de mercancías entre el interior de la península y el puerto de Bilbao.

La terminal de esta línea, situada junto a la Ría, en Abando, permitía la combinación del tráfico ferroviario y portuario de mercancías. Con los cambios de actividades económicas regidos por la explotación minera y por la elaboración siderometalúrgica, surgió la necesidad de ampliar los estrechos lazos que unían al ferrocarril con el tráfico portuario. De este modo, se amplió a lo largo de ambas márgenes de la Ría del Nervión el transporte ferroviario en combinación con el acondicionamiento de las dársenas, hasta la culminación de todo este proceso con la construcción del puerto exterior. Particular mención merece la actuación de la Compañía del Norte, que se centró en controlar, en un principio, el acceso de sus líneas hacia las zonas de embarque del mineral y puntos de asentamiento de la gran siderurgia, para abordar con posterioridad, junto a la Junta de Obras del Puerto, la ampliación de sus líneas hasta el puerto exterior.

3.1. Los ferrocarriles de vía normal

Desde la primera construcción ferroviaria que llegó a Bilbao, se buscó la conexión de ésta con el transporte marítimo cuya proyección era la Ría. En 1864, con la inauguración de la línea de Tudela a Bilbao, se instaló el servicio portuario desde el puente de Cantalojas a Ripa y el muelle de atraque que existía entre el puente del Arenal y el puente Giratorio. Con posterioridad, ampliada la línea de Tudela por el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, éste pasó a servir el tráfico ferroviario a lo largo de toda la Ría por la margen izquierda hasta Portugalete.

Esta situación suponía el control de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete de la conexión del tráfico ferroviario con el marítimo, ante lo cual, en 1908, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao acordó la necesidad de contar con un ferrocarril propio para los servicios del puerto, con el propósito de mejorarlos y abaratarlos. Con este propósito, la Junta decidió gestionar la compra del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, puesto que con algunas reformas podría servir a los intereses que tenía de integrar el tráfico ferroviario y marítimo a lo largo de la Ría, y controlar de este modo los accesos portuarios (Rotaeche, 1934, p. 23-31). La falta de acuerdo entre la compañía ferroviaria y la Junta, impidió un entendimiento entre ambas entidades.

Ante esta situación, la Junta desarrolló un proyecto ferroviario que recorriese todo el puerto de Bilbao, desde el corazón mismo de la villa, hasta el Puerto Exterior, y que por lo tanto, englobaba todos los puntos de expedición de mercancías de Bilbao y de la margen izquierda. El director de la Junta, el ingeniero Valentín



Gorbeña, redactó y presentó un anteproyecto de ferrocarril para el servicio del puerto, que tenía su origen en la estación de Abando, y que por un túnel salía a un muelle cerca de Olaveaga, para seguir posteriormente por la margen izquierda, junto al corte de la ría, hasta el puerto exterior, cruzando los ríos Cadagua y Galindo y la dársena de Sestao. El alto costo de esta línea, similar al que supondría la compra del ferrocarril de Bilbao a Portugalete hizo inviable el proyecto (Rotaèche, 1934, p. 23-31).

Construido el ferrocarril de Portugalete al Puerto exterior, cuya propietaria era la Junta de Obras del Puerto¹¹ (Anónimo, 1921, p. 499-501), en 1928 se llegó a un convenio entre esta entidad y la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete para la compra de las vías comprendidas entre el puente del Arenal y la estación de Olaveaga. Al mismo tiempo, la Junta había proyectado la estación portuaria de la Vega de San Mamés, cuyo proyecto ya se había aprobado. De este modo, la Junta disponía de un ferrocarril de uso exclusivo del puerto, y que junto al proyecto de la Vega de San Mamés y la reorganización de la estación de Olaveaga crearía un nudo ferroviario en el que enlazarían las líneas provenientes de Ripa y las de la estación de la Vega de San Mamés. Las prolongaciones de la vía normal a la margen derecha, dársenas de la ría de Asúa y zona industrial de este valle, quedarían facilitadas por este nudo ferroviario (Rotaèche, 1934, p. 23-31). Parte de este proyecto estaba recogido por el Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, que dentro de su interés por coordinar y racionalizar el tráfico ferroviario de Bilbao, no podía desligarlo del tráfico portuario.

3.2. Los ferrocarriles de vía estrecha

La conexión ferroviaria con el puerto de Bilbao no era exclusiva de las líneas de vía ancha, las líneas de la Robla, Santander y Vascongados también contaban con sus muelles enclavados en la Ría. El ferrocarril de la Robla llegaba hasta Luchana y poseía un muelle privado sobre el Cadagua con un uso exclusivo para el transporte de carbón. Cerca de este embarcadero, el ferrocarril de Santander a Bilbao, llegaba desde Zorroza al muelle de atraque de servicio general situado en este término, que era, además, la conexión portuaria de los ferrocarriles de vía de de un metro que servían la zona oeste de Bilbao.

Cauce arriba de la Ría, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, que realizaba un importante tráfico con la mayor parte de Vizcaya, Guipúzcoa y las zonas industriales del Ibaizabal y valles contiguos, tenía una reducidísima estación marítima en Achuri. Este embarcadero reunía unas malas condiciones para el acceso de las gabarras, únicas embarcaciones que hasta allí podían llegar, por hallarse fuera del tramo de ría navegable para los buques de transporte marítimo.

¹¹ El primer proyecto presentado por la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete fue aprobado por Real Orden de 1919. Por Real Orden del 29 de abril de 1919 se autorizó su ejecución por *sistema de administración*, es decir, directamente con la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. La Compañía de Portugalete se disponía a construir el ramal según el proyecto primitivo, pero ante el alto coste de las obras decidió que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se hiciese cargo de la concesión y solicitase la modificación del trazado. Las obras comenzaron en febrero de 1921 y quedaron inauguradas en 1922.



Esto suponía un aislamiento casi completo de las zonas servidas por estas líneas con el puerto. Para paliar estas deficiencias se proyectó el anteriormente citado *Ramal del Paseo de los Druidas al muelle de La Naja*, recogido por el Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao. De este modo, las líneas de Vascongados seguirían por los muelles de Ripa, Uribitarte y Abando, enlazando con las líneas de este ancho viario que recorrían la margen derecha de la Ría¹² (Rotaèche, 1934, p. 23-31).

Estas líneas de la margen derecha, pertenecientes a la Compañía de Santander, contaban en Lamiaco, en Axpe y en Luchana con sus fondeaderos más importantes, sin que llegaran a alcanzar la importancia de los muelles enclavados en la otra margen, puesto que no tenían el fondo suficiente para acoger a buques de mediano calado. Por lo tanto, el enlace existente entre los muelles de servicio general del puerto con los ferrocarriles de vía de un metro era solamente el de Zorroza. Se podía llegar a este punto desde los ferrocarriles de la margen derecha por la línea Azbarren-Basurto, sin embargo, por dificultades de explotación y tarificación de esta línea, era más conveniente, en la mayor parte de los casos el transporte por gabarras a Achuri. Esta situación, se mantuvo durante el periodo de nuestro estudio, en el que también se mantuvo la falta de coordinación de las compañías ferroviarias de vía estrecha en sus conexiones con el tráfico marítimo, en detrimento de un tráfico que se veía desviado por otros medios de transporte.

En líneas generales, se puede establecer que la adecuación de las líneas ferroviarias al tráfico portuario de Bilbao estuvo en función del tipo de tráfico que desarrollaban y, también, según la capacidad de las compañías para suplir la deficiencia que podrían tener en su acceso hacia la Ría, utilizando otro medio de enlaces ferroviarios o medios de transporte.

En el caso de las compañías del Norte y Portugalete, explotaban un mismo conjunto de líneas, con un fin comercial muy específico y estrechamente vinculado con las actividades portuarias de Bilbao. Con excepción de los fondeaderos de las compañías ferroviarias mineras, entre las que hay que encuadrar el Ferrocarril de la Robla y del muelle de atraque de la Compañía de Santander, situado en Zorroza, el grupo inversionista propietario de las Compañías de Norte y Portugalete dominaba los accesos ferroviarios en toda la margen izquierda de la Ría hasta el puerto exterior.

Frente al monopolio del tráfico portuario de mayor calado, situado en la margen izquierda, ejercido por las compañías que explotaban las líneas de vía ancha, la Compañía de Santander acaparaba las salidas de las líneas de vía estrecha hacia la Ría en sus dos márgenes. Este tipo de tráfico, de menor volumen, tanto en cuantía de toneladas transportadas, como por su naturaleza, contaba con otra posibilidad de acceder a los principales fondeaderos de la Ría, mediante el transbordo en los puntos de conexión con las principales líneas de vía ancha.

¹² Este ramal arrancaba del paseo de los Caños, cruzaba el Ibaizabal, pasaba por el túnel bajo Miravilla y desembocaba aguas abajo del puerto de la Merced.



Con las deficiencias propias de la estructura ferroviaria que recorría ambas márgenes de la Ría, se había creado una red que permitía compaginar el tráfico portuario con el ferroviario, en sus más diversas vertientes.

4. Conclusiones

La configuración de la estructura ferroviaria vasca desde 1914 hasta 1936 pasó por la ampliación y perfeccionamiento de las bases creadas con las primeras construcciones ferroviarias. En un primer momento, las líneas ferroviarias que recorrían el País Vasco, obedecieron a diversos intereses, tanto foráneos como internos a la comunidad vasca, pero que tenían un denominador común: el control de los principales accesos del tráfico internacional y español para dar salida a las producciones agrícolas del interior de la Península, al igual que de las producciones siderúrgicas vascas. De este modo, se configuró una primitiva red ferroviaria de vía ancha, que atendía las necesidades generales de España y del País Vasco, y que se encontraba inscrita dentro de la red radial de los ferrocarriles españoles, cuyo eje central era Madrid. Este conjunto de líneas generales que recorrían el País Vasco, estaba controlado por el mismo grupo financiero, aunado en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Posteriormente, se abordaron aquellos proyectos que eran necesarios para organizar una red ferroviaria de vía estrecha que supliese las deficiencias planteadas por la construcción de las grandes líneas generales de vía ancha. Las iniciativas que abordaron la construcción de la estructura ferroviaria vasca de vía estrecha determinaron un modelo ferroviario, que tenía su epicentro en Bilbao y se bifurcaba en dos ejes, uno dirección Santander, y otro, San Sebastián. Ambos ejes fueron controlados, después de un proceso de integración empresarial, por sendas compañías.

El primero de estos ejes, estaba controlado por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, empresa que llevó a efecto un continuo trabajo de absorción de otras empresas y de integración de sus líneas, mediante la construcción de nuevos ramales y líneas. Como consecuencia de este proceso, la Compañía de Santander, controlaba el transporte ferroviario de vía estrecha por ambas márgenes de la Ría de Bilbao y la conexión entre estas líneas con las otras construidas en vía estrecha y vía ancha. De este modo, la Compañía de Santander dominaba los enlaces ferroviarios entre los distintos tipos de líneas que tenían en Bilbao su terminal. También merece una mención especial, el control que esta compañía ejercía en las Encartaciones y su proyección hacia la provincia de Santander, dentro de una integración económica de áreas que pertenecían a demarcaciones administrativas diferentes.

Por último, citar la lucha entablada por esta compañía con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados por conseguir el acceso hacia la zona de Marquina-Bermeo, en un intento por controlar una zona que contaba con un complicado enlace ferroviario con Bilbao a través de la Compañía del Ferrocarril de Guernica a Amorebieta y Pedernales. En su conjunto, la Compañía de Santander dominaba unas zonas de creciente importancia industrial y urbana, dentro de las zonas de influencia directa del desarrollo industrial vizcaíno.



El segundo de los ejes ferroviarios de vía estrecha anteriormente citados, estaba controlado por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. En el momento de su creación, esta compañía controlaba el enlace ferroviario de Bilbao con San Sebastián, que recorría unas de las zonas de mayor proyección industrial tanto en la provincia de Vizcaya como de Guipúzcoa. La importancia industrial de este trayecto, se vio secundada por las posibilidades de su ampliación hacia nuevas áreas de expansión industrial, comercial y agrícola. A partir de esta premisa, se abordó la construcción de los enlaces en vía estrecha de las líneas ya construidas con la frontera francesa y Navarra, al mismo tiempo que se rescataba el proyecto paralizado de unir con este ancho viario Vitoria con Bilbao y San Sebastián.

Efectivamente, detrás de todas estas ampliaciones ferroviarias se encontraba la iniciativa de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, bien en solitario o secundada por otras entidades empresariales, políticas o económicas. Esta empresa propició la proyección de sus líneas hacia su marco natural de expansión, es decir, Guipúzcoa, Navarra y Álava, dentro de una política empresarial destinada a ampliar el negocio que suponía, en sí, la explotación ferroviaria.

Sin embargo, la actuación de la compañía no se quedó aquí, y al mismo tiempo que esta establecía las bases necesarias para su proyección más allá de las líneas que explotaba directamente, abordó la reorganización de sus propios trazados, en un intento de acercarse más a aquellos núcleos que quedaban desasistidos de su influencia directa. Este fenómeno de reorganización estructural interna, se circunscribió básicamente a Guipúzcoa, en particular a la zona de Alto Deva, zona caracterizada por una base industrial notable, y que carecía de un transporte ferroviario directo.

También en la provincia de Guipúzcoa, y dentro de unos objetivos fragmentarios con respecto a la explotación de sus líneas, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados se interesó por la construcción del Ferrocarril del Urola. Fue esta compañía la que propuso el estudio inicial de este ferrocarril, pero las bajas expectativas del tráfico barajadas, para la totalidad de la línea, y los riesgos que esta construcción implicaba hicieron desistir a la compañía de sus objetivos iniciales.

En su conjunto, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados llevó a cabo una actuación encaminada a consolidar el negocio ferroviario que explotaba, propiciando la construcción de nuevas líneas y reforzando la red que ella misma explotaba. De la iniciativa de esta compañía surgió la construcción del Ferrocarril de la Frontera; la reanudación de las obras del Ferrocarril Vasco Navarro; la construcción de la conexión de sus líneas con el Ferrocarril del Plazaola, es decir el enlace de las líneas ferroviarias que recorrían Vizcaya y Guipúzcoa con Navarra; y las bases para la construcción del Ferrocarril del Urola.

Una tercera fase de esta expansión estructural de la red ferroviaria vasca consistió en abordar la mejora de la red general de vía ancha, mediante el acortamiento de las distancias ferroviarias. Dentro de estas iniciativas, todas ellas encabezadas por lo que se dio en llamar las *fuerzas vivas de Vizcaya*, lo que se perseguía era el acercamiento del engranaje productor-exportador-consumidor de Bilbao y su puerto hacia nuevos mercados abastecedores de materia primas. La mayoría de estos proyectos pasaban por el acortamiento de las líneas ya



construidas mediante ramales de enlace, y también, recogían la transformación de aquellas líneas de vía estrecha que facilitaban el acceso de Bilbao hacia Álava y Navarra.

Paralelamente a este proceso de reorganización de la estructura ferroviaria vasca, el incremento de la demanda de transporte originó la necesidad de adaptar las terminales ferroviarias a las nuevas exigencias. De este modo, se dio paso a un doble fenómeno. Por una parte, la actuación de las compañías que adoptaron las medidas justas y necesarias para reorganizar los servicios de transporte y almacenaje ofrecido por sus estaciones, y por otra, las gestiones del Estado, diputaciones y ayuntamientos encaminados a la reorganización general de las terminales ferroviarias en conjunción con otros tipos de transporte. Se entraba de lleno en la concepción del ferrocarril como un elemento integrador de las actividades económicas, y por lo tanto como servicio público.

Por último, la coordinación de la explotación de las líneas ferroviarias explotadas en el País Vasco, exigía de las compañías concesionarias un esfuerzo por homogeneizar los servicios que ofrecían. De esta necesidad organizativa surgió un sistema de contratos de transporte entre las distintas empresas ferroviarias con el objetivo de facilitar la fluidez del tráfico. Gracias a estos convenios de transportes se dio un paso más hacia la organización del mercado ferroviario.

Fuentes

Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao (A.C.C.B.) Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles. Sin catalogar. *Escrito de la Cámara de Comercio de Bilbao al Ministerio de Obras Públicas*. 14 de agosto de 1933.

Bibliografía

Anónimo, 1921. *El Ferrocarril del Puerto Exterior*. Revista Información. Año VII, nº 187, 29 de agosto de 1921, pp. . 499-501.

Bastida, Ricardo, 1934. *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*. Bilbao. pp. . 6.

Compañías de los Caminos de Hierro del Norte de España y MZA, 1934. *Las compañías ferroviarias españolas ante el problema ferroviario*. Madrid.

Leontino, 1924. *La nueva Estación de Mercancías del Norte en Bilbao*. Revista Información. Año X, nº 255, 30 de junio de 1924, pp. . 399-402.

Leontino, 1925. *Los proyectos de nueva Estación monumental de Norte en Bilbao. Su importancia para la solución de los problemas viarios que patrocina la Junta de Obras del Puerto de Bilbao*. Revista Información. Año XI, nº 275, 29 de abril de 1925, pp. 237-241.



Macías, María Olga, 1994. Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914–1936). *Colección Tesis Doctorales, Bilbao, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/EHU*.

Rotaeché, Ignacio de, 1934. *Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao*. Bilbao. pp. . 23-31.

Ucelay, José de, 1933. *Enlaces ferroviarios*. *Revista Información*. Año XX, nº 473, 29 de julio de 1933, pp. . 517-519.