

# FERROCARRILES VASCOS (1855-1913)

ÁNGEL M.<sup>a</sup> ORMAECHEA HERNAIZ

Universidad de Deusto

Palabras clave: Ferrocarriles vascos, análisis histórico.  
Nº de clasificación JEL: L92

## 0. INTRODUCCIÓN

El número de trabajos que han visto la luz pública desde que, en 1957, D. Francisco Wais San Martín publicara su «Historia de los ferrocarriles españoles» (1) —recientemente ha conocido una nueva reedición— manifiesta la atención de los investigadores hacia la construcción de la red ferroviaria española y su incidencia en la modernización de la economía. En esta preocupación han tenido una notable importancia las tesis defendidas por dos grandes historiadores de nuestro pasado económico. El profesor Tortella (2) exponía su tesis de que el ferrocarril se había construido a expensas de la industria, ya que el Estado había favorecido la canalización de unos recursos financieros hacia el ferrocarril, recursos que hubieran podido promover la modernización de la industria. Poco después el profesor Nadal (3), estudiando los mismos temas de la

filosofía del modelo ferroviario español, el trazado de la red, su financiación..., expresaba sus reservas acerca de la tesis precedente, aunque defendía que el ferrocarril había sido «la gran ocasión perdida» de la industria siderúrgica, al favorecer, entre otras cosas, el Estado la libre importación del material ferroviario.

Sin duda, la discrepancia entre los autores reseñados incitó la preocupación por el tema y lo que subyacía debajo del mismo: la comprensión de la modernización de la economía española. Con la dirección del profesor Artola, el Departamento de Historia Económica del Servicio de Estudios del Banco de España presenta una obra en la que se abordan la política ferroviaria, el sistema ferroviario español, la acción del Estado, las Compañías ferroviarias y las relaciones entre el ferrocarril y la economía (4). Por último, Gómez Mendoza, con un enfoque de la Nueva Historia Económica, trata del ahorro social de los ferrocarriles y sus repercusiones sobre la industria del hierro y la minería del carbón y la comercialización de los productos agrarios (5). Estas dos últimas

---

(1) WAIS SAN MARTÍN, F. *Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, 1974. Ed. Nacional, 2.<sup>a</sup> Ed.

(2) TORTELLA CASARES, G. *Los orígenes del capitalismo en España*, Madrid 1973. Tecnos; en el mismo año. CASARES ALONSO, A.: publica su trabajo *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias en el siglo XIX*, Madrid 1973. Instituto Iberoamericano de Desarrollo Económico.

(3) NADAL OLLER, J.: *El fracaso de la Revolución Industrial en España*, Barcelona 1975, Ariel.

---

(4) ARTOLA GALLEGO, M.: (dic.) *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid 1978. Servicio de Estudios del Banco de España.

(5) GÓMEZ MENDOZA, A.: *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, Madrid 1982. Alianza Edit.

aportaciones han venido a clarificar el debate preliminar y han sentado los puntos de partida para ulteriores análisis, aun cuando falta mucho por hacer en los ámbitos regionales.

El País Vasco ha gozado de una posición histórica clave en el desarrollo industrial y en la modernización económica española; desde esta óptica la discusión sobre la influencia del ferrocarril hubiera sido muy ilustrativa pero, desde los trabajos clásicos de Alzola y otros (6), el sector ferroviario no ha suscitado el interés de los estudiosos y, antes de afrontar el posible papel de los ferrocarriles en la génesis y desarrollo económico de la región, es imprescindible conocer el funcionamiento del propio sector.

En el espacio de un artículo nos centraremos en las Compañías ferroviarias más importantes que surcan el País Vasco y trataremos de presentar sus rasgos definitorios (7). Dentro de la compleja red, recogida en el mapa adjunto, hemos excluido la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, en su tránsito por Álava y Guipúzcoa, ya que es el eje central de los trabajos realizados por el Servicio de Estudios del Banco de España y Gómez Mendoza; sin embargo, para el resto hay que determinar cuáles son las principales Compañías y, de acuerdo con la tabla siguiente, en las que se recogen los principales ferrocarriles en 1913:

	<u>Kms.</u>
— Ferrocarril de Tudela a Bilbao.....	249
— Ferrocarril de Madrid a Irún, en Guipúzcoa y Álava .....	164
— Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.....	15
— Ferrocarril de Triano .....	13
— Ferrocarril de Bilbao a Durango y Elorrio.....	46

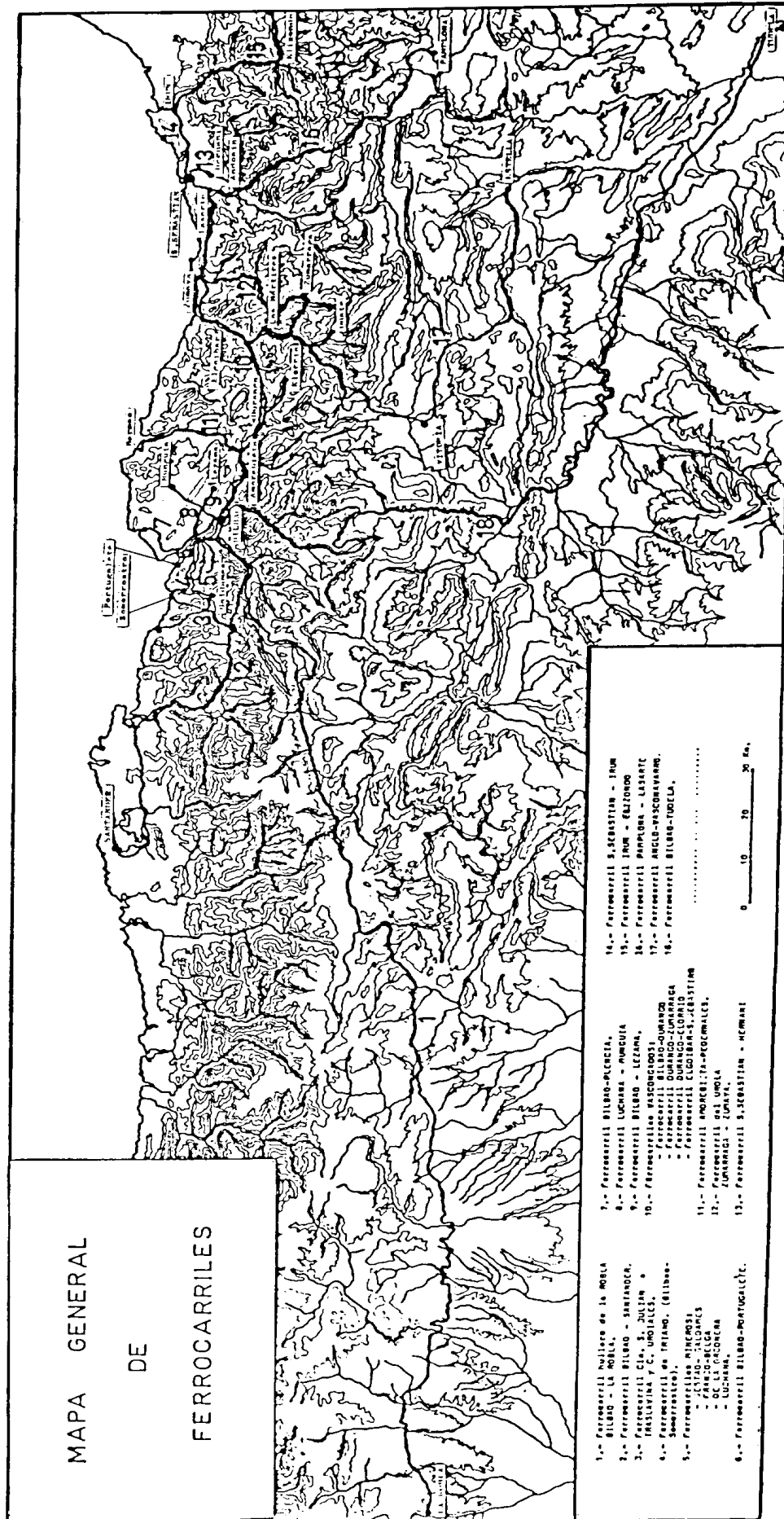
(6) ALZÓLA Y MINONDO, P.: *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*, Bilbao 1898. Nos referimos también a los distintos trabajos de LAZURTEGUI, *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao...*

(7) Nos basamos en nuestra propia tesis doctoral, ORMAECHEA HERNAIZ, Ángel M.<sup>º</sup>: *Ferrocarriles en Vizcaya, 1855-1913*, Bilbao 1985, inédita y en nuestro trabajo, ORMAECHEA HERNAIZ, Ángel M.<sup>º</sup>: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936, de próxima publicación*.

	<u>Kms.</u>
— Ferrocarril de Durango a Málzaga y Zumárraga .....	50
— Ferrocarril de Málzaga a San Sebastián .....	57
— Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales.....	24
— Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia .....	26
— Ferrocarril de Luchana a Munguía .....	16
— Ferrocarril de Bilbao a Lezama .	15
— Ferrocarril de Luchana a Valmaseda y La Robla .....	310
— Ferrocarril de Santander a Bilbao	120
— Ferrocarril de Andoain a Pamplona.....	86
— Ferrocarril de San Sebastián a Hendaya .....	20
— Ferrocarril de San Sebastián a Hernani .....	12
— Ferrocarril Anglo - Vasco - Navarro .....	18
— Ferrocarriles mineros (Orconera, Galdames, Luchana...)	77
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.303</b>

de los cuales 339 kms. corresponden a Vizcaya, 260 kms. a Guipúzcoa y 153 kms. a Álava, que suben a 222 kms. si incluimos los 69 kms. que prácticamente se utilizan a lo largo del Ebro, entre Miranda y Logroño, para atender a la Rioja Alavesa. Esta primacía vizcaína hará que nos centremos en esta provincia y desde la misma determinaremos las principales compañías.

En la construcción ferroviaria podemos distinguir tres períodos, tomando como guías las tres leyes muy importantes para el sector: 1844-1855—período de iniciación e indecisiones con aparición de pequeños tramos en diversas provincias, que suman, en el ancho normal, 440 kilómetros; 1855-1877 —período fundamental en que se tienden las líneas principales de la estructura radial, aunque diferenciado en dos etapas: en la primera fase, de 1855 a 1865, se construyeron 4.310 kms. de líneas, donde se completaron las grandes arterias de la red radial, en particular la «S» entre Irún y Cádiz, vía Madrid y la conexión entre el



MAPA GENERAL  
DE  
FERROCARRILES

- 1.- Ferrocarril Nalayo de la MOBLA  
BILBO - LA MOBLA - SERRANCO.
- 2.- Ferrocarril BILBO - SERRANCO.
- 3.- Ferrocarril de JULIÁN +  
INDUSTRIAL + C. URDULAZA.
- 4.- Ferrocarril de MIRAM. (Bilbao -  
Serranoko).
- 5.- Ferrocarril de MICRÓS  
- ZESTO - SALGARES  
- ERANDIA - BILBO  
- BILBO - GORRICHUELA  
- LUCHANA.
- 6.- Ferrocarril BILBO - PORTUGAITZ.
- 7.- Ferrocarril BILBO - PLENCIA.
- 8.- Ferrocarril LUCHANA - AMECUA.
- 9.- Ferrocarril BILBO - LEZAMA.
- 10.- Ferrocarril de VASCOGROSSI  
- Ferrocarril BILBO - DURANGO  
- Ferrocarril DURANGO - ZUPARRAGA  
- Ferrocarril CUBIAGA - ZUPARRAGA  
- Ferrocarril AMORRIU - ZUPARRAGA - ZUPARRAGA - ZUPARRAGA.
- 11.- Ferrocarril AMORRIU - ZUPARRAGA - ZUPARRAGA - ZUPARRAGA.
- 12.- Ferrocarril de LA MOBLA  
- ZUPARRAGA - ZUPARRAGA.
- 13.- Ferrocarril S. SEBASTIÁN - HERNANI.
- 14.- Ferrocarril S. SEBASTIÁN - IZUM.
- 15.- Ferrocarril IZUM - ELIZOND.
- 16.- Ferrocarril PAMPLONA - LESIATZ.
- 17.- Ferrocarril ANGLO-VASCOVARI.
- 18.- Ferrocarril BILBO - TUDELA.



Atlántico y el Mediterráneo. En este período se construyen las líneas de Tudela a Bilbao y de Triano a la ría de Bilbao. La crisis económico-social y política de 1866-1868 dejó su huella sobre el ritmo de la construcción y, entre 1866 y 1875, sólo se tendieron 1.090 kilómetros de ancho normal.

La tercera fase abarca de 1877 a 1900 donde se suceden nuevas concesiones que impulsan la construcción de líneas de vía estrecha; en Vizcaya se completa el tendido del ancho normal y arrollan las construcciones de vía estrecha: se sientan las bases de la futura Compañía de Vascongados, que unirá Bilbao con San Sebastián; la línea que unirá Santander con Bilbao, gestora, a su vez, de la línea central de la margen derecha de la ría bilbaína y la línea del ferrocarril hullero de La Robla, que conecta la cuenca siderúrgica vizcaína con la cuenca hullera leonesa. A medio caballo entre las dos fases, se desarrolla el tendido minero vizcaíno. Nuestro abanico de líneas férreas comprende la primera que se abre a la explotación, la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao; una línea minera, el ferrocarril de Triano; un ferrocarril industrial, el de Bilbao a Portugaleta, que se abre en la tercera fase; estas tres líneas tienen en común que pertenecen al ancho normal, frente a las otras tres restantes, de vía estrecha.

### 1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE TUDELA A BILBAO

El ferrocarril de Tudela a Bilbao busca la conexión de Vizcaya —y principalmente de Bilbao— con el mercado nacional, vieja aspiración que se había concretado en la fallida «Concesión Vascongada», que formulaba la gran arteria Madrid-Bilbao-Irún, al amparo de la ley de 1844. Precisamente cuando se palpa el fracaso de esta concesión, al ser desviada por Vitoria y San Sebastián, la alternativa que se busca es acercarse a los campos trigueros castellanos o, cuando menos, hasta el Ebro, solución que surge como compensación en la legislación de 1856, a la que se aferran entusiásticamente, al menos, las autoridades bilbaínas y gran parte de la opinión pública, manifestada en la numerosa suscripción que se lleva a cabo en mes y medio—573 suscriptores por 16.041.500 pesetas— y que se concreta en la construcción de

los 250 kilómetros en números redondos, de la línea en el plazo de seis años.

Si, al amparo del marco legal instaurado por la Ley General de 1855, complementado por la Ley de Bancos de 1856, fueron canalizados abundantes capitales, tanto nacionales como extranjeros, hacia el sector bancario y ferroviario, dándose una interacción profunda entre los mismos, esta Compañía también registra el mismo fenómeno. Los principales bancos creados en estos años —la Sociedad General del Crédito Mobiliario Español, la Sociedad Española Mercantil e Industrial y la Compañía General de Crédito en España— están vinculados a casas de banca francesas: Peréire, Rothschild y Prost Guilhou y los dos primeros estrechamente relacionados con negocios ferroviarios: las Compañías del Norte y M. Z. A., respectivamente. En el caso del ferrocarril de Tudela a Bilbao resalta la coincidencia de nombres entre los promotores de esta sociedad y los creadores del Banco de Bilbao, miembros a su vez de la burguesía comercial bilbaína (Epalza, Urigüen, MacMahón, Zabálburu, Arellano, Olaguibel, Violete...).

Antes de fijarse definitivamente la dirección Bilbao-Miranda de Ebro-Castejón, surge un animado debate acerca de la misma, girando la discusión en torno a la alternativa de Vitoria o Miranda de Ebro. Descuella, obviamente, la oposición alavesa a la dirección por Miranda, a la que también se unen bastantes localidades vizcaínas, que manifiestan su oposición a la dirección tomada o que presumiblemente iba a tomar. Vitoria desea un ramal de empalme con Bilbao, tal como se había previsto en las conversaciones mantenidas acerca de la «Concesión Vascongada» y cuando Bilbao ve que su posición va a quedar fuera de la arteria Madrid-Irún. Además de razones de tipo estratégico o de mayor o menor longitud, la clave, para los bilbaínos, puede residir en que, en la opción de Vitoria, el ferrocarril se convierte en un ramal, mientras que en la opción de Miranda de Ebro se convierte en una línea general, independiente de cualquier otra línea, subvencionable por el Estado y el ferrocarril de Tudela a Bilbao va a contar, porcentualmente, con una aportación estatal muy fuerte, rayana al 30 % como subvención directa del total del capital invertido.

Solventada la dirección definitiva, la construcción de la línea férrea no reviste dificultades extraordinarias, salvo el ganar la Meseta, superando la barrera de Orduña, para llegar hasta Miranda de Ebro. Las obras más difíciles y costosas se van a centrar en esta primera sección —técnicamente denominada segunda—, puesto que, de Bilbao a Orduña, en menos de 50 kilómetros hay que salvar una diferencia de nivel de 600 metros. La importante subvención conseguida obliga a llevar a cabo, en primer lugar, las obras en este tramo difícil, puesto que una de las condiciones impuestas es que las obras principien en Bilbao.

Si, en términos generales, se plantea la necesidad de diferenciar, en el sector ferroviario, el negocio de la construcción del de la explotación, por cuanto que la tónica dominante fue una fuerte emisión de títulos de renta fija —de cuya negociación inmediata podían beneficiarse las Compañías constructoras, que son las mismas concesionarias—, hipotecando los resultados de la explotación por las fuertes cargas asumidas, en el ferrocarril de Tudela a Bilbao no cabe esta distinción, puesto que tarda en emitir sus obligaciones, después de abrirse ya la explotación, situación motivada en parte por la propia coyuntura. Cuando se plantea la necesidad de recurrir a los recursos ajenos mediante la fórmula de emisión de obligaciones hipotecarias acaece la minicrisis de 1861, que hace que el Consejo de Administración se retraiga de la emisión —también ayudado por unas dificultades legales que retrasan la posible emisión, como es la tardanza en la autorización oficial para la misma— y tenga que verse forzado al recurso de los préstamos a corto plazo, incrementando notablemente la deuda flotante de la Compañía.

En esta situación se inicia la explotación y, aunque se rozan las expectativas de tráfico e ingresos planteados, ésta choca con la «crisis de 1866», anunciada en Bilbao desde 1864, por las dificultades comerciales de la plaza, con lo que los resultados de la explotación son decrecientes ya desde 1865, lo cual, unido con la deuda flotante creciente de la Compañía, aboca a la «suspensión de pagos» del 31 de octubre de 1865, que causó una extraordinaria conmoción en Bilbao y la

provincia, que se puede medir con el hecho de que, desde el mismo anuncio de la suspensión, raro es el día en el que no aparece una mención al problema en la prensa bilbaína que hemos logrado manejar.

Ahora bien, si uno de los problemas con que se enfrentaban los ferrocarriles españoles, con la excepción de algunos catalanes, era su futuro endeudamiento por la emisión de las obligaciones hipotecarias con un fuerte quebranto, en parte debido al propio tipo de emisión —el 50 %—, en la suspensión de pagos, el Consejo de Administración de la Compañía de Tudela a Bilbao adopta la postura de dejar rodar el asunto para que la opinión pública fuera autoconvenciéndose de la necesidad de aceptar unos títulos de renta fija en canje de sus imposiciones, limitándose el Consejo a rechazar proposiciones que exigían un control de la administración de la Compañía por parte de los impositores, a dar publicidad a las trabas legales que implicaría una declaración de quiebra, a aclarar malentendidos sobre el derecho de preferencia o a impedir la clarificación de sus deudas, evitando la publicación de la historia de las mismas. Con esta estrategia, al cabo de casi un año, se llega a la «Concordia de 1866», que le permite a la Compañía colocar sus obligaciones sin ningún quebranto y a un interés real menor que el ordinario, al no tener que negociar sus títulos en una coyuntura, en la cual la depresión económica se va agravando.

Precisamente esta coyuntura depresiva va a impedir que la Compañía termine por enderezar su situación económica, ya que los rendimientos de la explotación no bastan para atender a los compromisos financieros adquiridos. Sin embargo, en esta falla no sólo interviene una coyuntura económica depresiva, sino que también juega un papel importante la guerra de tarifas desatada entre la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España —y no sólo ella— y la Compañía de Tudela a Bilbao, guerra de tarifas que limita los efectos de la recuperación económica y que fuerza a la Sociedad bilbaína a aceptar un contrato leonino con la Compañía del Norte, que estipulaba que había de abonar a la misma, a medida que los productos subiesen desde 3.250.000 pesetas hasta 6.250.000, del 35 hasta el

50 % de los ingresos brutos para conseguir que el tráfico de gran y pequeña velocidad no se desviase por otras líneas y con ello lograr una mejora en los ingresos, aunque se hipoteca el futuro.

No obstante, un nuevo acontecimiento viene a perturbar la vida del ferrocarril de Tudela a Bilbao y es el estallido de la Guerra Carlista, que provoca el cierre de la sección de Bilbao a Miranda de Ebro entre 1873 y 1875, lo que obviamente vuelve a hacer que el déficit se enseñoree de la explotación del ferrocarril hasta 1877.

La persistencia del déficit y el contrato leonino establecido con la Compañía del Norte obligan a los accionistas del ferrocarril de Tudela a Bilbao a vender la línea a la susodicha Compañía, venta en la que los accionistas pierden la mitad de su capital, que además se transforma en obligaciones de tercera, en tanto que los obligacionistas ven reconocidos sus títulos íntegramente. Desde el momento de la fusión, la rentabilidad de la línea de Tudela a Bilbao, aunque sujeta a las fluctuaciones generales de la coyuntura económica del país —sensible a la crisis que se inicia desde 1888, a las dificultades de 1892 y a los malos años de 1905-1908—, verá incrementarse gradual y progresivamente, fruto tanto de unos ingresos crecientes, cuanto de unas cargas financieras estables, y por tanto decrecientes respecto a los ingresos,

pues la deuda asumida por la Compañía del Norte no sufre modificación alguna en el período por nosotros estudiado, tal como se refleja en el gráfico n.º 1.

Desde el punto de vista de los transportes, se ratifica la vocación de este ferrocarril de enlace con el mercado interior nacional, en su doble dirección de captar unos productos, como de colocarlos. Si atendemos a la naturaleza de las mercancías transportadas y las agrupamos en los sectores industrial —desglosado a su vez en subsector siderúrgico (metales y objetos manufacturados) y subsector de la construcción (maderas y materiales de construcción)—, minero (carbones, minerales...) y agrario (trigos, vinos, harinas, azúcares, legumbres...), éstas presentan la estructura que se refleja en el cuadro n.º 1.

En la primera fase, 1863-1875, dominan los cereales, seguidos de los vinos, respondiendo perfectamente al interés de la burguesía comercial bilbaína que, cuando zozobra su vieja aspiración de una línea Madrid-Bilbao-Irún, se aferra al proyecto de acercarse a los campos trigueros castellanos o, cuando menos, al Ebro.

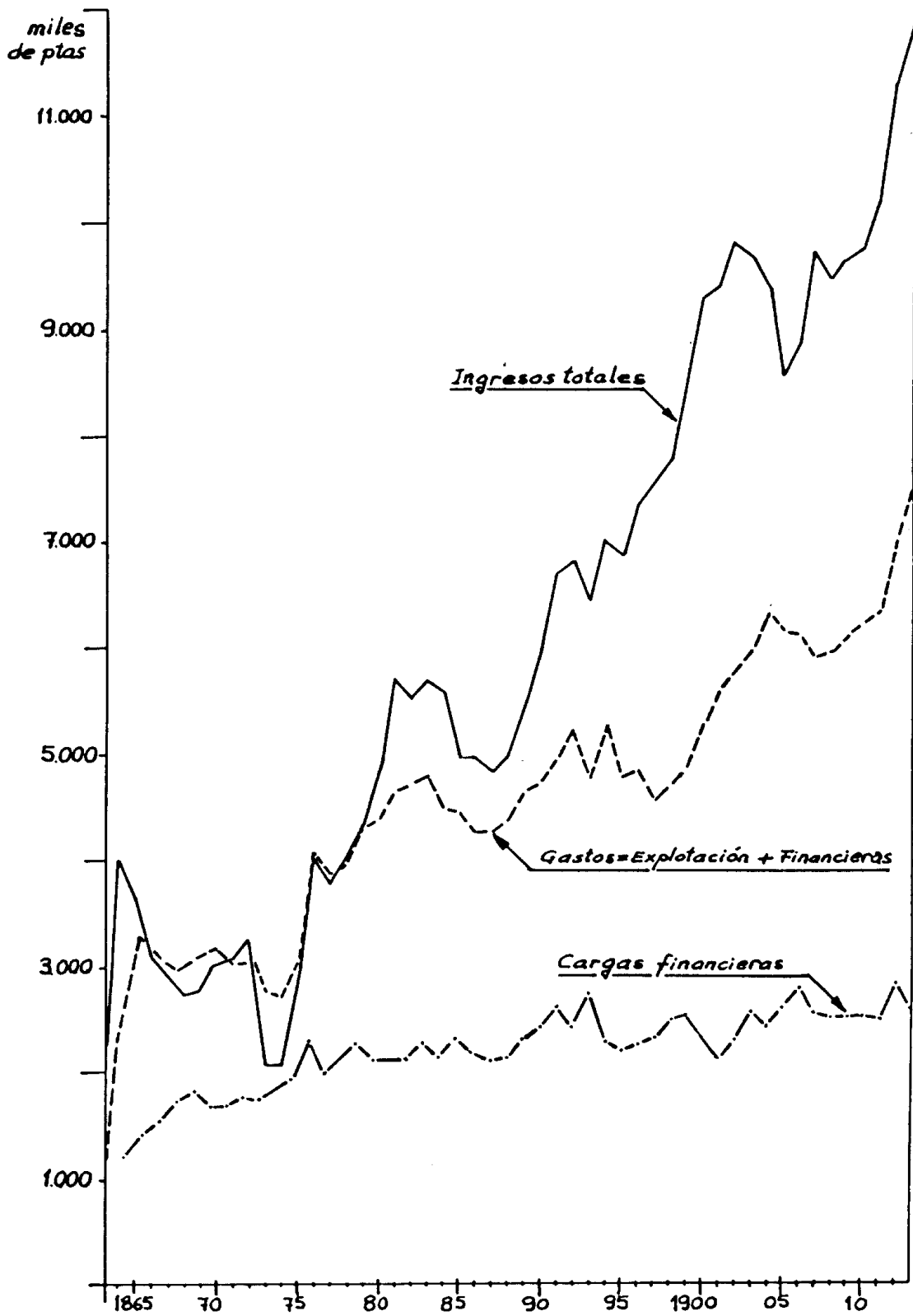
En los años de 1878 a 1886, respondiendo a la coyuntura general, los vinos se convierten en la mercancía más importante —coincidiendo con su fase de exportaciones, especialmente hacia

Cuadro n.º 1. Estructura de las mercancías transportadas por el Ferrocarril

(En%)

SECTORES	1863-1875		1878-1886		1901-1913	
	Tons.	Pts.	Tons.	Pts.	Tons.	Pts.
Sector Agrario .....	46,0	55,0	41	46	27	32
Sector Minero .....	21,0	10,0	19	13	16	6
Sector Industrial .....	22,0	25,0	31	30	47	53
— Sub. Siderúrgico .....	5,8	2,5	14	19	28	39
— Sub. Construcción .....	7,2	4,2	14	6	15	10

Fuente: Memorias de las Compañías de Tudela a Bilbao y del Norte de España. Elaboración propia.



el mercado francés—, hasta el punto de que representa casi el 25 % del tonelaje movilizado en estos años.

A partir de 1892, por efecto de la denuncia del tratado franco-español y por la extensión de la filoxera —que se había ya iniciado años antes—, el tráfico de vinos se hunde, pero, en consonancia con las transformaciones que se estaban operando en la economía vizcaína, los productos del sector industrial pasan a ocupar la hegemonía de los transportes realizados por el ferrocarril de Tudela a Bilbao, como respuesta a la «nacionalización de la economía vasca», aspecto que se daría desde la década de los 90 del siglo XIX y en el que jugaría un papel importante el ferrocarril de Bilbao a Portugalete, al conectar Bilbao con la zona siderúrgica de la ría. Esta preponderancia del sector industrial sólo la podemos medir en el período de 1901 a 1913. Al respecto conviene recordar que, si bien para 1885, estaban ya funcionando los tres grandes centros siderúrgicos de «San Francisco», «La Vizcaya» y la «Sociedad Altos Hornos de Bilbao» y elaborando lingotes para su exportación, rápidamente se pondría de manifiesto que la viabilidad económica de tales empresas residía en la laminación del lingote y su transformación en productos mucho más rentables, cuyo único mercado posible era el mercado interior español, en donde era imprescindible eliminar la competencia extranjera. La solución pasaba por reivindicar del Estado la adopción de medidas proteccionistas, que se cristaliza en el arancel de 1891 y el quinquenio proteccionista de 1891 a 1895, a cuyo amparo se desarrolla una industria metalúrgica importante, generadora del transporte de los productos industriales.

En cuanto a la estructura del tráfico desarrollado por el ferrocarril de Tudela a Bilbao, un tercio de los ingresos lo proporciona el transporte de la Gran Velocidad, en el que van incluidos los viajeros —dentro de los cuales domina, con una fuerte proporción, la tercera clase—, frente a los dos tercios de los ingresos suministrados por el transporte de la Pequeña Velocidad, dominado por el tráfico de mercancías. Los hábitos de transporte se caracterizan por una fuerte concentración comarcal de los viajeros, que describe unos círculos concéntricos

—por emplear el símil geométrico—, donde las máximas congestiones se producen en las propias comarcas para ir diluyéndose a medida que se va alejando el centro geográfico generador y receptor del transporte.

El transporte de mercancías presenta unos hábitos más complejos, pero nuestro conocimiento del comportamiento de las mercancías se centra en los primeros años de la fusión con Norte, lo que nos impide medir las transformaciones operadas en la naturaleza del tráfico realizado, o sea no podemos graduar si los cambios en la estructura del transporte tienen su reflejo en los destinos de las propias mercancías. No obstante, destaca el propio territorio servido por la línea como el gran mercado, especialmente el Valle del Nervión y, aunque en menor proporción que respecto a los viajeros, tiene una notable importancia el tráfico intracomarcal. La excepción serían los vinos, que manifiestan rotundamente su vocación exportadora, pues en 1878 salen 6.515,2 toneladas para la provincia de Guipúzcoa, cifra que se multiplica por 7 en 1881, alcanzándose la cifra de 47.236,4 toneladas destinadas a Guipúzcoa, donde Irún-Combinado y Pasajes asumen el 97 %, que se desglosan en 38.000 toneladas para Irún, frente a las 8.003,7 toneladas de Pasajes, predominio rotundo de la exportación terrestre frente a la marítima.

En definitiva, si desde el punto de vista financiero la historia del ferrocarril de Tudela a Bilbao puede considerarse como un fracaso —«el fracaso de la compañía constructora de la línea férrea de Tudela a Bilbao había llegado a casi todos los rincones de la villa, el pánico fue grande y lloraron muchos la pérdida de los ahorros hechos vendiendo dos cuartos de perejil, o cosa que lo valiera. Las acciones de 100 duros habían bajado hasta cinco, y pronto, se decía, no servirían sino para envolver confituras», la refleja Unamuno (8)—, que culmina con la venta de la Compañía a la del Norte de España, desde el punto de vista del transporte su racionalidad y funcionalidad son un éxito.

(8) UNAMUNO, M.: *Paz en la guerra*, en *Obras Completas*, Escelvier, II, pág. 105.



## 2. FERROCARRIL DE TRIANO A LA RÍA DE BILBAO

En la historia del Ferrocarril de Triano destaca, en primer lugar, el arduo pugilato sostenido en torno a su concesión —en sí mismo medida de la importancia que trascendía de esta corta línea férrea y de los intereses que tras ella se agitaban—, pugna mantenida entre el concesionario inicial y la Diputación de Vizcaya.

La Corporación foral se vio sorprendida por el anuncio, aparecido en el Boletín Oficial del Señorío el día 22 de diciembre de 1856, según el cual D. Francisco Alberti había solicitado la concesión de una vía férrea desde los montes de Triano a la ría de Bilbao, anuncio que abría el período de información pública, de dos meses, previo a la declaración de utilidad pública de la obra. En este intervalo de tiempo va cobrando cuerpo la idea de que sería conveniente que esta obra la llevara a cabo el propio Señorío de Vizcaya.

La respuesta a la información para la declaración de utilidad pública de la concesión solicitada por Alberti es genéricamente —puesto que hay algunas excepciones, o bien interesadas, o más matizadas— negativa por tres razones fundamentales: el ataque —y con ello a los medios de subsistencia— a los sistemas tradicionales de transporte, las tarifas pretendidamente altas del solicitante y el riesgo de monopolio en la actividad minera, pero, a pesar de la oposición y negativa a la declaración de utilidad pública, la concesión sigue su curso legal, aunque Alberti realiza un primer ofrecimiento de traspaso de su concesión —aún no legalmente obtenida— a la Diputación, quien no acepta la oferta, abriéndose claramente el conflicto.

Convencida la Diputación del interés que suscitaba este ferrocarril, trata de construirlo ella misma, pero se opone Alberti, que había dado los primeros pasos en pos de la misma. El caballo de batalla del enfrentamiento se localiza en el concepto de utilidad pública y en la expropiación forzosa. Para la Diputación, de acuerdo con la legislación foral, era competencia suya la declaración de una obra de interés y, por lo tanto, también la expropiación forzosa. Por su parte, Alberti argumenta que, puesto que se

trata de un ferrocarril, la declaración de utilidad pública compete al Estado, de acuerdo con la Ley General de Ferrocarriles de 1855 y la expropiación forzosa debe hacerse con arreglo a la ley de 1837 y al Reglamento de 1853.

Y la pugna tiene lugar cuando la Diputación, decidida a llevar a cabo el ferrocarril, pretende expropiar unos terrenos que Alberti había adquirido para llevar a cabo su propósito. Al no cumplir la Corporación vizcaína los requisitos antedichos, el concesionario se opone a su expropiación. Por ello mismo y para evitar estas servidumbres, la Diputación argumenta que no le afecta la Ley General de Ferrocarriles de 1855, ya que, inicialmente, pretende construir un ferrocarril de «sangre» —de tracción animal y por lo tanto considera que incluye en la Ley General—, posteriormente un «tramway» y, por último, una carretera —competencia exclusiva suya, según la normativa y la práctica foral.

Al seguir la concesión su tramitación ordinaria, Alberti obtiene la concesión en junio de 1859, pero la Diputación sigue aferrada a su idea de construir la «carretera de las veneras» y, de nuevo aunque con más apremio, la discusión vuelve a girar en torno a la expropiación forzosa, ya que algunos testaferros de Alberti se niegan a admitir la expropiación decretada por la Diputación para su carretera —que se está construyendo de tal forma que, en su día, pueda asentarse en ella un ferrocarril—, incurriendo el organismo oficial en posturas poco elegantes como el uso de la fuerza y la sospechosa coincidencia de que el proyecto del concesionario del ferrocarril y la supuesta carretera iban por el mismo lugar. El conflicto adquiere un carácter político al enfrentarse una concepción foral con la legislación general del país, defendida, en ocasiones, por el Gobernador de la Provincia.

No obstante, la Diputación logra salir triunfante al adquirir, mediante su representante D. Nicolás de Urcullo y Smith —puesto que la legislación vigente impedía ser titular de la concesión a cualquier corporación pública—, el derecho de D. Francisco de Alberti y, cuando cambia la legislación merced al decreto-ley de 1868, en 1870 se hace,

con pleno derecho, titular de la concesión del ferrocarril de Triano a la ría de Bilbao.

Entre tanto, la Diputación había llevado a cabo la construcción de la línea, que había comenzado a funcionar en 1865. Ahora bien, en la concesión, la línea férrea se dividía en tres cuerpos: el ferrocarril de Ortuella a la ría de Bilbao— el que funcionaba desde junio de 1865—; el plano automotor para alcanzar el corazón de la cuenca minera y el ramal del ferrocarril superior. Ahora bien, si desde 1860 la propietaria de la concesión a todos los efectos, pero sin la sanción legal, era la Diputación, la misma gozaba de una propiedad en precario, puesto que pendía la amenaza de revisión de la misma, si ésta no se complementaba en su totalidad, lo que obligó a la Diputación, en espera de otra alternativa tecnológica mejor, a realizar el simulacro de poner en marcha el plano inclinado y, aunque en la primera prueba se produjo un grave accidente, se salva la concesión.

Sin embargo, mientras la Corporación vizcaína ejerció el monopolio del transporte minero, la preocupación por completar la concesión quedó siempre en segundo lugar, pero, cuando aparecen desde 1870 las concesiones de los ferrocarriles de Galdames o de Luchana, este aspecto cobra toda su urgencia y, en las Juntas Generales del Señorío de 1872, se reconoce la inmediata necesidad de resolver este problema para paliar la futura competencia, pero la Guerra Carlista va a significar una moratoria en esta decisión hasta 1877, puesto que el impuesto bélico no se traduce sólo en paralizar la explotación de la línea entre 1873 y 1876, sino

que también deja unas finanzas provinciales maltrechas, poco capaces de afrontar cualquier inversión costosa.

En esta situación, la estrategia seguida por la Diputación va a consistir en tratar de implicar a los principales mineros para que éstos construyan la infraestructura precisa —tranvías aéreos, planos inclinados u otros medios mecánicos— a cambio de unas tarifas ventajosas y de prelación en los derechos de embarque. Por este procedimiento, además de evitarse los gastos de establecimiento de todos los artilugios que surgen en la zona, consigue que los particulares le completen la concesión, pues, al amparo de esas ofertas, Alonso lleva a cabo la construcción del plano inclinado y del ramal superior del ferrocarril, con lo que las exigencias de la concesión de 1859 se cumplen totalmente, adornadas por los distintos medios mecánicos como los tranvías Hogdson, Bleichert...

Obviamente, la actividad del ferrocarril de Triano va íntimamente vinculada con la producción minera, puesto que su cometido único —hasta 1889— es el transporte del mineral y, aún después, la rotundidad minera queda absolutamente contrastada, según lo manifiestan los gráficos n.º 2 y 3 y la estructura de los ingresos del cuadro n.º 2.

Si es un hecho indiscutible y suficientemente ratificado por los distintos autores que se han ocupado del tema que el principal destino del mineral vizcaíno es la exportación—de los años que van de 1865 a 1913, la producción asciende a 152.238.883 toneladas y la exportación recoge un mínimo del

Cuadro n.º 2. Estructura de Ingresos

(En %)

	1894	1897	1901-1905	1910-1913
Ingresos Minerales .....	95	94	89	91
Ingresos G. Velocidad .....	4	3	4	4
Ingresos P. Velocidad .....	1	2	5	5

Gráfico n.º 2. Tráficos Acumulados

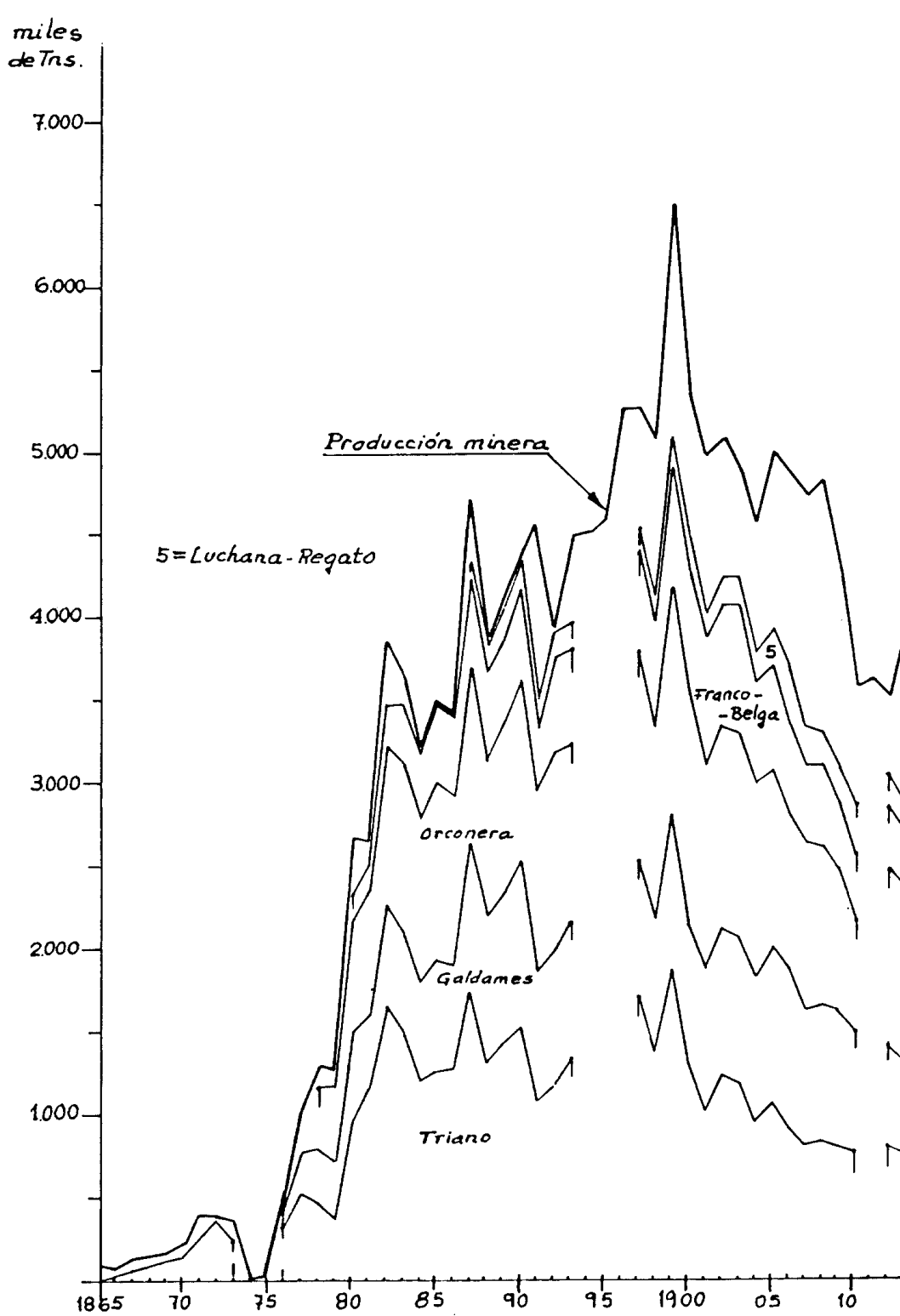
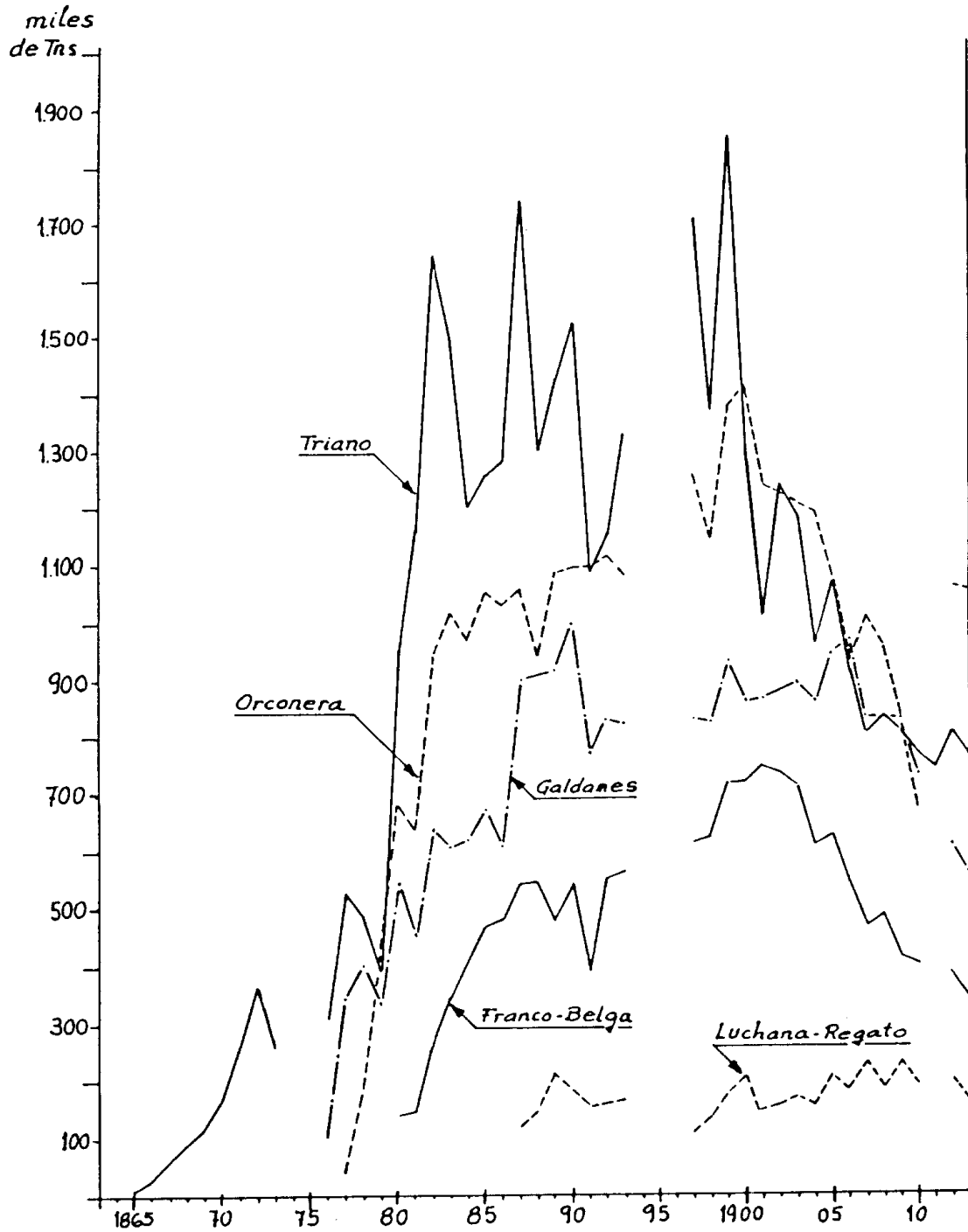


Gráfico n.º 3. Transportes de Ferrocarriles Mineros



85 %— el ferrocarril de Triano recoge esta misma vocación exportadora que, en los años que van de 1876 a 1883, se despliega por el siguiente abanico geográfico:

Se ignora.....	10 %
España.....	6 %
Gran Bretaña .....	56 %
Francia.....	12 %
Holanda .....	12 %
Bélgica.....	3 %
Estados Unidos .....	1 %

Los principales consignatarios del ferrocarril de Triano —que como ponen de manifiesto los gráficos aludidos ejerce un papel predominante sobre cada uno de los restantes ferrocarriles mineros— son Martínez Rivas, la fábrica «San Francisco», el grupo Chávarri, Otto Kreiznes y The Triano Ore, Durañona y Testamentarios, Allende, Ibarra Hermanos y Compañía, Arana y Rochelt, que representan casi el 70 % del tonelaje embarcado por el ferrocarril de la Diputación, en donde el grupo representado por Martínez Rivas, The Somorrostro Iron Ore y la fábrica San Francisco acumula el 33,6 % del total transportado. Sin embargo, junto a todos estos hechos, interesa destacar el papel jugado por el ferrocarril de Triano en las arcas provinciales.

Como señala Alzola, «el ferrocarril de Triano ha constituido, para Vizcaya, un negocio fabuloso y sería raro en la historia de los ferrocarriles un ejemplo de fortuna tan espléndido y ofrecerá, seguramente, un caso único de Corporación que haya alcanzado ganancias tan estupendas» (9), ya que el ferrocarril deja, entre 1865 y 1913, un excedente total de 45.134.701 pesetas, frente a unos gastos de establecimiento, en 1913, de 6.497.336 pesetas, lo que supone que, después de cubiertos todos los gastos de establecimiento, el ferrocarril generó unos excedentes que significan el 594 % del capital invertido, beneficios que se reparten:

1865-1873	1.452.938 pesetas
1876-1887	13.065.813 pesetas
1888-1900	19.196.542 pesetas
1901 -1913	11.418.778 pesetas

Estos beneficios totales se reinvertieron en beneficio de Vizcaya y se hace especial hincapié en determinar los siguientes destinos: sirve para aliviar a la provincia de sus contribuciones y así se señala «las honancibles circunstancias financieras que ha atravesado con motivo de los excepcionales rendimientos del ferrocarril de Triano han permitido a la Diputación pagar los nuevos recargos, sin establecer ninguna contribución ni aumentar el contingente provincial» (10) o que «Vizcaya debe gran parte de su bienestar a la vía de Triano» (11), «fuente hasta la fecha de recursos para sobrellevar las cargas de la provincia, sin esquilmar al contribuyente» (12).

Incluso en este aspecto, pretendidas reformas fiscales no se llevaron a cabo por coincidir con unos momentos depresivos en la explotación del ferrocarril: «como quiera que el sistema de los impuestos indirectos, que aquí se usa, resulta al cabo más oneroso y sensible para las clases proletaria y jornalera, dado que encarecen los artículos de consumo, se pensó, ya hace algún tiempo, en la reforma de la tributación, mas para ello se hacía preciso comenzar por disponer de un catastro de la riqueza, y mientras esto no se realice, no será posible la variación del sistema y algo se ha hecho, como dejar libre de derechos el consumo de bacalao y la supresión de los impuestos del chacolí y la cecina, pero las difíciles circunstancias creadas al Erario provincial por la baja constante de los productos del ferrocarril de Triano han sido la causa de no haberse atrevido a marchar con mayor resolución...» (13).

(10) «Sesión 5-XI-1889» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Primer Semestre 1888-1889*, pág. 24.

(11) «Sesión 29-XI-1890» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Primer Semestre 1889-1890*, pág. 175.

(12) «Sesión 26-X-1894» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Segundo Semestre 1893-1894*, pág. 170.

(13) «Sesión 28-X-1892» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Segundo Semestre 1891-1892*, págs. 336-337.

(9) ALZOLA Y MINONDO, P.: *Monografía de los Caminos y Ferrocarriles en Vizcaya*, pág. 145.

Por otro lado, estos excedentes permitieron a la Diputación, la construcción de una extensa red de carreteras y caminos, auxiliar a las numerosas compañías de ferrocarriles destinadas al servicio público en Vizcaya, mediante anticipos reintegrables, o la subvención a la construcción del puerto de Bilbao (14). En este aspecto, consideramos que puntualizar sobre tal o cual destino u obra financiada por el excedente generado por el ferrocarril de Triano es restarle importancia a su tremenda significación, ya que el ferrocarril constituye uno de los ingresos más importantes con que cuenta la Diputación y estos ingresos se consumen, de acuerdo con los presupuestos, en las siguientes partidas: administración provincial, servicios generales —que incluyen el Cuerpo de Miñones y la Imprenta provincial—, obras obligatorias, cargas financieras—intereses y amortizaciones de las diferentes deudas emitidas por la provincia—, instrucción pública, Beneficencia y corrección pública, imprevistos, nuevos establecimientos, carreteras, obras diversas —en las que se incluyen las subvenciones a los otros ferrocarriles de la Provincia—, y otros gastos —en los que se contemplan, por ejemplo, pensiones a artistas distinguidos (15) y los excedentes generados por el ferrocarril de Triano sirven para que se pueda atender a todas estas partidas. Por ejemplo: el presupuesto de 1893-1894 se había aprobado con un déficit de 301.378 pesetas, pero se cerró con un superávit de 299.531 pesetas, a pesar de los gastos extraordinarios que se habían acometido para combatir la epidemia de cólera que invadió la capital y otros pueblos de la provincia, en los meses de octubre y noviembre de 1893, contribuyendo a este superávit el incremento en el rendimiento de los arbitrios y a los rendimientos del ferrocarril de Triano (16). Por otra parte, la primera emisión de obligaciones hipotecarias sobre el ferrocarril de Triano estaba destinada a paliar parte de las deudas pendientes del Señorío:

descubiertos localizados en las acciones de carreteras, anticipos del Banco de Bilbao, acciones del Colegio-Instituto de Vizcaya, créditos a favor de los marineros destinados a la armada nacional, atrasos por lactancia de los niños expósitos, atrasos por datación del clero y gastos del culto en la catedral de Vitoria.... De la emisión de obligaciones de 1.º de julio de 1910 se sacan a la venta 1.500 títulos y del producto de su venta se aplican 150.000 pesetas para atenciones del presupuesto extraordinario y las 600.000 restantes para cubrir parte del déficit del presupuesto ordinario de 1912(17).

Ahora bien, esta vinculación del ferrocarril de Triano a los presupuestos provinciales llevará a que se realicen unos enfoques de la evolución de la línea sorprendentes: en los años 1890-1895, que coinciden con el ciclo depresivo de la exportación minera, los presupuestos se cierran mal o con dificultades, «por la disminución de los productos del ferrocarril» (18), «siendo además, si no la única, la causa principal de los déficits con que se han saldado los presupuestos de estos años» (19). Ciertamente, el beneficio medio anual, en 1891-1895, sufre una contracción del 22 % respecto al beneficio medio anual de 1886-1890 pero la Diputación, confiada en estos excelentes resultados, sobrevalora los rendimientos, produciéndose entonces el desfase. Por el contrario, en los años de 1901-1905 y siguientes, la coletilla típica es que «la explotación ha sido satisfactoria, habiéndose superado las previsiones presupuestarias», cuando el beneficio medio, de 1901 -1905, se sitúa en el 87 % respecto al beneficio medio del quinquenio 1891-1895 o manifiesta una pérdida de 32 puntos respecto al beneficio medio del quinquenio 1896 a 1900. Si antes dominaba la euforia en las previsiones presupuestarias respecto al comportamiento del ferrocarril, las propias dificultades precedentes para cubrir adecuadamente los presupuestos

(14) ALZÓLA Y MINONDO. P.: *Monografía de los Caminos y Ferrocarriles en Vizcaya*, pág. 145.

(15) «Sesión 21-VI-1892» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Segundo Semestre 1891-1892*, págs. 182-183.

(16) «Sesión 24-V-1895» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Segundo Semestre 1894-1895*, págs. 124-125.

(17) «Memoria de la Comisión Provincial» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Mayo a Septiembre de 1912*, págs. 81-82.

(18) «Sesión 21-VI-1892» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Segundo Semestre 1891-1892*, pág. 178.

(19) «Sesión 28-X-1892» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya. Segundo Semestre 1891-1892*, pág. 331.

dan las enseñanzas adecuadas y la Diputación calcula siempre a la baja los posibles rendimientos del ferrocarril y, por lo tanto, siempre se cumplen las previsiones presupuestarias, objeto de satisfacción para los gerentes provinciales, en tanto que contrasta con la negativa evolución real de la línea.

Pero, yendo un poco más lejos, Indalecio Prieto considera que los déficits presupuestarios de la Diputación nacen de no haber prolongado el ferrocarril de Triano, de no haber querido explotar debidamente «ese hermoso filón de saneados ingresos, de haber querido cegar esa fuente de riqueza, defendiendo intereses particulares» (20), en un claro ataque a la estrategia desplegada por la Diputación después de la guerra carlista, pero que ratifica la visión del ferrocarril de Triano como pieza clave.

### 3. FERROCARRIL DE BILBAO A PORTUGALETE

La historia del ferrocarril de Bilbao a Portugalete es una de las más descorazonadoras para el estudioso por el propio carácter de sus fuentes. Hasta el momento resulta imposible localizar la documentación originaria de la tramitación oficial de su concesión. Esta documentación, al menos, hubiera desvelado parte de los objetivos que podían subyacer detrás de este proyecto, precisamente en unos momentos en los que se está asentando la actividad minera con una clara vocación exportadora. Este ferrocarril puede aparecer como una alternativa a ese sector dominante, cuando, también por el impacto de la Guerra Carlista, se frustra el asentamiento de una gran siderurgia en la margen izquierda del Nervión, como la «Cantabrian» o el grupo Krupp.

Sin embargo, la idea de este ferrocarril es antigua, puesto que, ya en 1863, Charles Vignoles había propuesto la prolongación del de Tudela a Bilbao hasta el puerto del Abra. Cuando se construyó el precitado ferrocarril, se emplazó su estación en una planicie situada a 20 metros sobre el nivel de los

muelles de la ría, pero, con el objeto de establecer el enlace necesario con la ría, para la carga y descarga de mercancías, se construyó una rampa desde la entrada de la estación hasta el Arenal, rampa con una pendiente muy acusada.

No obstante, aunque la rampa no ofrecía dificultades insuperables desde el punto de vista técnico, tampoco solucionaba perfectamente el problema de enlace de los dos centros neurálgicos de intercambio de mercancías y a esta imposibilidad física responde el proyecto de Vignoles de prolongar la línea férrea de Tudela, mediante un ferrocarril de pendiente normal, hasta los fondeaderos de la ría, pero las dificultades financieras por las que atravesaba la Compañía, hicieron desistir del citado proyecto.

Recogiendo esta idea, D. Federico de Solaegui solicita el replanteo del trazado desde el muelle de Ripa hasta Portugalete y obtiene la autorización para su construcción en 1871, publicándose en el «Boletín Oficial» de la provincia de Vizcaya el correspondiente proyecto, al cual se opusieron varios interesados, entre ellos D. Miguel Bourson, representante de la sociedad promotora del ferrocarril minero de Luchana, y en medio del expediente terció la guerra carlista, todo lo cual provoca que la autorización no se concrete hasta la Real Orden de 1881, en la que se otorga la concesión, aunque nuevos problemas vienen a agravar las posibilidades de la nueva concesión, ya que, desde 1878, se habían iniciado las obras del Ensanche de Bilbao, con la consiguiente revalorización de los solares por donde había de transitar la nueva línea férrea, a todo lo cual se añade el desarrollo minero, los primeros asentamientos siderúrgicos en la zona, la progresión demográfica y urbanística de la misma y los tendidos férreos mineros.

Por todo ello, inicialmente el concesionario choca con la indiferencia de la opinión pública, que considera, por las razones antedichas, descabellado el proyecto y que, además, se siente más atraída hacia otras alternativas de transporte más económicas, como son los tranvías; prueba de esta indiferencia es que, hasta 1884, no se constituye la Compañía constructora y explotadora del nuevo ferrocarril.

(20) «Sesión 18-V-1911» *Sesiones de la Diputación de Vizcaya, Mayo a Septiembre de 1911*, pág. 118.

Estas dificultades van a modificar la esencia de la concesión. Según la Real Orden de 1881, la línea había sido otorgada con arreglo a la legislación de 1868, que implicaba la perpetuidad de la concesión, pero se imponía la condición de terminar las obras en el intervalo de tres años, período de tiempo que transcurre entre la concesión y la constitución de la Compañía. Cuando se solicita una prórroga para llevar a cabo la construcción —y vuelve a surgir la oposición por parte de nuevos afectados, aunque con menos éxito que la inicial—, se le pone como condición de la misma la renuncia a los privilegios de la legislación de 1868, aceptando, a cambio, la Ley General de los Ferrocarriles de 1877.

Desde el punto de vista de la financiación, el ferrocarril de Bilbao a Portugalete es uno de los ejemplos más significativos en donde la gestión financiera de la empresa se lleva con más racionalidad, eludiendo las prácticas habituales de un fuerte endeudamiento inicial que compromete los rendimientos futuros de la línea. Obviamente el recurso, como en la mayoría de los casos, a los valores de renta fija predomina, pero siempre que se produce una notable descompensación entre las acciones y las obligaciones se corrige la situación, ampliando los títulos de renta variable, tal como se recoge en el cuadro n.º 3.

Es cierto que nos hallamos ante un ferrocarril de una elevada rentabilidad —manifestada a través de unos sólidos dividendos— y, en este clima, las ampliaciones son bien admitidas, ya que garantizan unas rentabilidades superiores a las que se ofrecen a los títulos de renta fija. Además, la ampliación de capital podía suponer un excelente negocio para el accionista. Ante los buenos dividendos repartidos, la cotización en Bolsa de las acciones del ferrocarril de Bilbao a Portugalete es siempre brillante. En el peor de los casos, cuando se procede a una ampliación de capital, la cotización mínima de las acciones está 1,5 veces por encima del valor nominal de las mismas, lo que deja un buen margen de beneficio para el adquirente, si decide negociarlas en bolsa y realizar beneficios, y siempre, como es lógico, la primera oferta de la ampliación es para el accionista.

Esta misma brillantez de los resultados financieros condiciona la información transmitida por la propia Compañía. Dado el carácter de este ferrocarril —casi metropolitano—, su localización y sus fundadores —aspecto sobre el que volveremos—, a priori es un mirador clave para las transformaciones que se estaban operando en la economía vizcaína, para darnos una visión del desarrollo siderúrgico y sus repercusiones tanto en el tráfico de

Cuadro n.º 3. **Financiación del Ferrocarril Bilbao-Portugalete**

(En miles de pts.)

Años	Capital Acciones	Capital Obligaciones
1885	2.257	
1888	2.257	
1890	2.000	4.334,2
1895	2.000	9.292,2
1896	3.000	9.138,9
1.903	3.000	9.712,5
1904	5.000	9.790,0
1913	5.000	9.452,0

Fuente: Memorias Compañía Ferrocarril Bilbao-Portugalete.



viajeros, como en el de mercancías, con sólo que nos hubiera facilitado unas mínimas referencias a los destinos de los tráficos, pero, desgraciadamente, éstas brillan por su ausencia, suministrando sólo unas parciales noticias del reparto del tráfico por estaciones que, indirectamente, sí nos pueden guiar en este aspecto.

Pero el criterio que rige en los Consejos de Administración, a la hora de ofrecer sus resultados a los accionistas, es primar el reparto de dividendos y logrados éstos, los demás aspectos son secundarios. Bástenos unos ejemplos. En la estructura del tráfico desarrollado por este ferrocarril, inicialmente descuella la importancia del transporte de viajeros—hasta 1894 representan el 68 % de los ingresos, frente al 24 % de la pequeña velocidad, quedando el 5 % para el resto de los transportes de la gran velocidad—; pues bien, desde el máximo alcanzado en 1892 la tendencia, salvo la recuperación de los años 1900 que no alcanza los niveles precedentes, es claramente descendente hasta 1913. Las explicaciones dadas por los gestores se reducen a sucintas referencias a la

epidemia del cólera, a las dificultades de los Astilleros del Nervión o a la competencia del tranvía electrificado de Santurce, sin ninguna otra explicación más, ya que los beneficios se mantienen, porque el tráfico de mercancías va a describir el movimiento contrario (véase gráfico n.º 4), lo que permite a los gestores seguir distribuyendo unos saneados dividendos. Hasta tal punto carecen de importancia los datos sobre el número de viajeros o toneladas transportadas que estas referencias dejan de aparecer en las memorias desde 1899 y sólo a través de las *Memorias de Obras Públicas* y de los *Datos Estadísticos* de la Compañía del Norte, se pueden reconstruir aspectos parciales del tráfico.

Pese a estas dificultades y lagunas, no dejamos de afirmar la vocación siderúrgica de este ferrocarril, que sirve para suministrar materias primas a las grandes factorías asentadas en sus inmediaciones, especialmente Altos Hornos, al que proporciona el mineral de entorno bilbaíno, a través de los ramales de Cantalojas a Olaveaga y de la Casilla a Miravilla y que canaliza la producción

**Cuadro n.º 4. Principales mercancías expedidas y recibidas por la estación Bilbao-Portugalete**

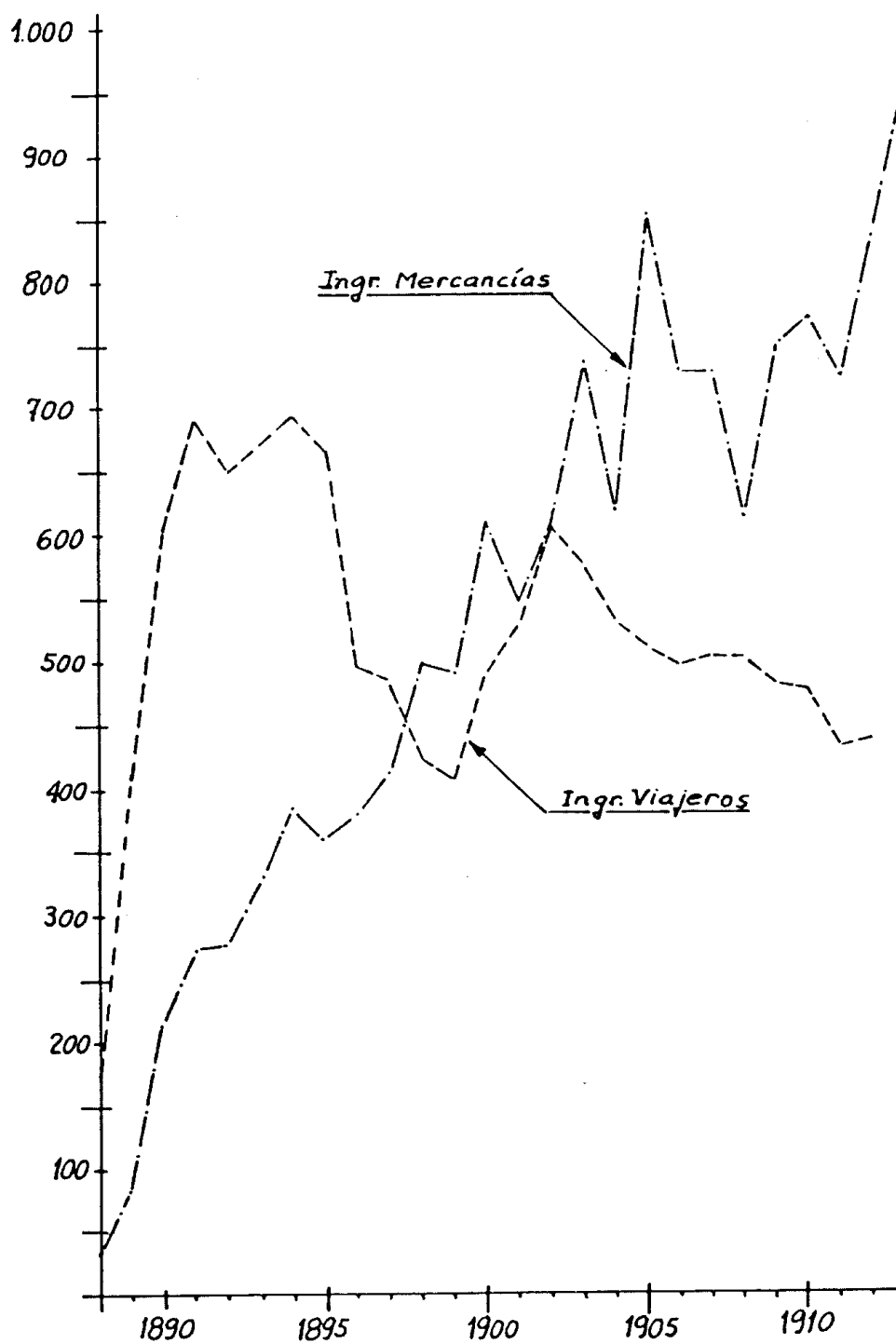
(En miles de toneladas)

AÑOS	M. EXPEDIDAS				M. RECIBIDAS		
	Metales	Carbones	Cueros	Total	Mineral	Materiales	Total
1901	41,2	15,2	2,2	66,8	4,6	1,1	11,3
1902	43,1	14,8	1,7	69,9	19,9	1,5	31,9
1904	40,1	24,1	4,5	81,9	8,9	2,0	23,0
1905	51,5	12,5	4,1	96,7	1,9	1,2	21,2
1906	42,6	13,9	8,0	81,0	0,9	5,6	17,8
1907	47,9	12,8	6,3	77,3	5,8	8,8	37,7
1908	58,9	6,5	7,8	82,3	0,8	5,3	22,3
1909	58,9	1,2	8,5	81,6	2,5	5,6	27,9
1910	72,8	2,9	9,6	101,3	3,3	10,2	32,2
1911	82,4	3,3	18,1	120,6	13,0	8,9	46,8
1912	83,9	2,3	18,1	121,4	6,6	10,5	43,9
1913	102,4	3,2	20,5	147,7	2,3	8,7	38,6

Fuente: Datos Estadísticos de la Compañía del Norte.

Gráfico n.º 4

miles  
de Ptas.



de las minas hacia el mercado nacional, uniendo estos centros fabriles con el ferrocarril de Tudela a Bilbao, enlace con el mercado interior, medido a través de la estación empalme, en la línea de Tudela a Bilbao, Bilbao-Portugalete.

Otra prueba de este interés por el mercado nacional con una clara vocación siderúrgica reside en la estrecha conexión existente entre los socios fundadores de Altos Hornos de Bilbao —el Banco de Castilla, el Marqués de Urquijo, el grupo Ibarra...— y los suscriptores del ferrocarril de Bilbao a Portugalete: el 55 % de la suscripción ferroviaria están en manos de los socios fundadores de Altos Hornos; en menor medida, pero también presentes, están los miembros de la otra gran factoría «La Vizcaya», con lo que la simbiosis, desde la fusión de las dos empresas siderúrgica, entre Altos Hornos de Vizcaya y el ferrocarril de Bilbao a Portugalete es incuestionable.

#### 4. FERROCARRILES VASCONGADOS

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados es el resultado de la fusión de las Compañías del Ferrocarril Central de Vizcaya de Bilbao a Durango; de la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga y de la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, compañías que, hasta la fusión, desarrollaron un devenir bien distinto entre sí.

Si, por un lado, la Compañía del Ferrocarril Central puede presentar una historia, cuyo rasgo dominante es un éxito brillante—sólo comprometido en los años finales de su vida independiente, antes de la fusión—, la Compañía del ferrocarril de Durango a Zumárraga conoce la frustración de unos objetivos no alcanzados, a los cuales, sólo muy modestamente, se asoma y casi los palpa en los últimos años de su existencia como tal Sociedad, mientras que la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián centra sus dificultades en la construcción, elemento que condicionará su futuro hasta su integración, con las dos anteriores, en la nueva Compañía.

En conjunto, las tres sociedades responde a una vieja aspiración foral de

conectar, por medio de un ferrocarril, las provincias de Vizcaya y de Guipúzcoa, pero en la búsqueda del logro de ese deseo, la fragmentación en la que se va produciendo esta realidad dará lugar al nacimiento de cada una de las Compañías independientes.

De esta forma, ya en 1872, se solicita la concesión de la prolongación del ferrocarril de vía ancha desde Dos Caminos, en la línea de Tudela a Bilbao, hasta Durango, pero —una vez más— la incidencia de la Guerra Carlista retrasa la concesión hasta 1877, concesión que se hace de acuerdo con la legislación de 1868 y que, por lo tanto, contempla la concesión de la línea a perpetuidad. Ahora bien, la venta de la Compañía de Tudela a Bilbao a la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España —«Así como la Compañía de Tudela a Bilbao no me inspiraba recelos, empecé a temer seriamente a la del Norte...» (21), confiesa su promotor— trastoca los planes y el ferrocarril proyectado sufre una transformación en dos aspectos esenciales: se trae el origen de la línea hasta Bilbao y se modifica el ancho de vía, del normal en la red, a la llamada «vía estrecha» de 1 metro, buscando reducir costos y poder seguir ofreciendo unas futuras rentabilidades —concienzudamente estudiadas por el promotor D. Francisco N. de Igartua y quizás motivo de su éxito—, que atrajeran el capital necesario, después del «fracaso financiero» del ferrocarril de Tudela a Bilbao, reducción de costos que se logra y que se mantiene en la construcción de la línea —aspecto poco corriente en casi todos los ferrocarriles—, puesto que, entre el presupuesto teórico y los gastos de establecimiento reales, en 1882 cuando se abre el servicio público, hay una desviación que no llega al 3 %.

Para financiar la construcción se recurre al sistema tradicional de títulos de renta variable y títulos de renta fija —con mayor importancia de estos últimos, aunque no se alcancen las cotas marcadas por las grandes líneas nacionales—. También en el ferrocarril

(21) IGARTUA, Francisco N.: *Remembranzas de los trabajos. Disgustos y Satisfacciones Personales que para la construcción del primer ferrocarril económico en el Antiguo Señorío y su más decidido cooperador...* (Memoria manuscrita), pág. 17.

Central de Vizcaya, de Bilbao a Durango, al igual que en la línea de Bilbao a Portugalete, destacan las dos ampliaciones de capital, aunque con algunos matices distintos. En la línea de Durango, la primera ampliación de capital es la distribución de un dividendo extraordinario para los accionistas, y la segunda se lleva a cabo para afrontar los problemas derivados de la construcción del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, en su tramo de Deva a Zarauz.

Sobre unos tráficos en los que predominan el transporte de viajeros sobre el de las mercancías hasta 1903:

	Viajeros	Mercancías
1885	65%	35%
1891	60%	40%
1895	59%	41 %
1902	52%	48%
1903	46%	54 %,

los ingresos obtenidos le permiten a la Compañía repartir unos sustanciosos beneficios que, con la excepción de 1890, desde 1888 hasta 1902 oscilan entre el 12 y el 14%; también le permiten asumir la explotación del ferrocarril de Durango a Zumárraga durante doce años y concluir la línea de Elgoibar a San Sebastián, además de llevar a cabo la construcción de un ferrocarril hasta la villa de Elorrio.

Animados por el éxito, ya desde el primer año de la explotación, de la Compañía precedente, la idea que, en la formulación del ferrocarril de Bilbao a Durango, se había desechado por inalcanzable y que consistía en su prolongación hasta Guipúzcoa, buscando el empalme con la línea del Norte en Zumárraga, empieza a cobrar cuerpo y de esta manera nace la Compañía del ferrocarril de Durango a Zumárraga, más el ramal de Málzaga a Elgoibar, por los intereses personales de D. Romualdo García, uno de sus promotores y especial instigador, que tiene una fundición en Elgoibar. Para hacer realidad este proyecto, en 1884 se constituye la Sociedad constructora y explotadora, mientras que la concesión legal de la línea se retrasa hasta 1885.

Ya en la construcción de esta segunda línea férrea se advierten notables diferencias respecto a la primera, puesto que, en el primer año de explotación completa, el costo real del camino de hierro resulta ser un 35 % más elevado que el coste presupuestado y, aunque la diferencia no es insólita ni desmesurada en los negocios ferroviarios, esta divergencia de costos obligará —ya en el curso de la misma construcción— a una progresiva emisión de obligaciones hipotecarias que no bastan para cubrir los gastos de establecimiento y, al no cumplirse las previsiones del tráfico —dominado por el transporte de viajeros sobre el de mercancías, cuando se había previsto la situación inversa, asignándoles a los primeros el 39 % y a las segundas el 61 % de los ingresos, cuando la realidad se traduce en un 69 % para los viajeros, que alcanzan el 39 % teórico atribuido, mientras que las mercancías sólo representan el 31 %, y, en consecuencia, se alejan notablemente de las previsiones planteadas— la Compañía no puede atender al pago de sus compromisos financieros.

Para solucionar esta situación se procede al arriendo de la explotación de la línea de Durango a Zumárraga a la Compañía del ferrocarril de Bilbao a Durango por la cantidad anual de 190.000 pesetas, cifra que se consideraba suficiente para atender a las cargas financieras de la Compañía del ferrocarril de Durango a Zumárraga.

El arrendamiento de explotación dura desde 1891 hasta 1902 y en los doce años de vigencia del mismo, el resultado de la explotación del ferrocarril de Durango a Zumárraga no basta para cubrir el precio del arrendamiento, salvo en los años de 1899 y 1900, prueba palmaria de la inadecuación entre la oferta y la demanda de transporte en esta sección. Sólo cuando no se renueva el contrato de arrendamiento, desde 1903, y en los años de 1904 y 1905, se corrige esta situación, que permite, en esos dos años, que los accionistas preferentes perciban un dividendo del 5 % y los accionistas ordinarios el 1 % y 2 % respectivamente.

El ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián destaca por el atractivo que ejerce, atractivo manifestado en las numerosas peticiones de concesión que conlleva en el Congreso de los

Diputados y que resucita una vieja polémica entre los ferrocarriles de vía ancha y los de vía estrecha —polémica sostenida por dos insignes ingenieros D. Pablo Alzola, defensor del ancho de vía normal, y D. Adolfo de Ibarreta, defensor de la vía estrecha—, floración de solicitudes de concesión que deriva en dos concesiones diferentes, una para el tramo de Elgoibar a Deva, a nombre de D. Guillermo Pozzi, y la otra para el tramo de Deva a Zarauz, a nombre de D. Manuel Martí, concesiones que terminan fundiéndose en una única a nombre de este último. La historia del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián es la historia de su construcción, puesto que en la misma se fragua el gran fracaso de la Compañía. Se opta por iniciar la construcción en dos frentes: por un lado, en la sección de Elgoibar a Deva y por el otro, en la de San Sebastián a Zarauz.

El concesionario, D. Manuel Martí, al transferir la concesión a la Compañía del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, además de otras ventajas, se había comprometido a ser el constructor, mediante un contrato a riesgo, es decir, por una suma concreta por kilómetro construido. Cuando se ha concluido el tramo de Elgoibar a Deva, aunque faltaba por ultimarse el tramo de San Sebastián a Zarauz, y todavía quedaba pendiente el tramo de Zarauz a Deva, D. Manuel Martí había consumido ya el 77 % de la suma contratada lo que explica perfectamente la quiebra del contratista, en una coyuntura en que la financiación del

ferrocarril, tanto por acciones como por obligaciones, no cubría los gastos de construcción, que se agrava con la quiebra.

Esta situación de quiebra del contratista fuerza a la Compañía a incrementar notablemente su deuda en títulos de renta fija, mediante la emisión de tres series de obligaciones, de tal forma que el peso de las mismas es tres veces superior al de las acciones en 1900, en vísperas de la explotación completa de toda la línea, desde Elgoibar hasta San Sebastián.

Frente a este fuerte endeudamiento, la explotación por tramos separados —de Elgoibar a Deva y de Zarauz a San Sebastián, teniendo además que alquilar el material para el primer tramo— resulta muy poco rentable, pero, incluso desde 1901, cuando se abre a la explotación toda la línea y se pueden eliminar algunas servidumbres como las indicadas, las expectativas de ingresos no se alcanzan, aunque quizás no es la falla más grave, puesto que, a la misma divergencia entre ingresos teóricos asignados y las recaudaciones concretas, se añade el encarecimiento de las cargas financieras, las cuales, sobre la media de los años de 1901— 1905, son 4 veces superiores a las estimadas en el planteamiento teórico. Entre unos ingresos que no se alcanzan y unos gastos —tanto los corrientes de explotación como los financieros— que se disparan, el resultado no puede ser más evidente, como se observa en el cuadro n.º 5.

Cuadro n.º 5

	Expectativas de tráfico	Ingresos medios 1901-1905 (En miles)
Viajeros .....	588,2	642,5
Mercancías.....	496,6	267,5
Ingresos totales .....	1.084,8	910,0
Gastos Explotación .....	433,9	530,4
Resultado Explotac .....	650,9	479,6
Cargas financieras .....	214,9	836,9
Beneficios .....	436,0	-357,3

Los antecedentes de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongadas están planteados desde 1894, pero adquieren visos de realidad en torno a los años de 1903 y siguientes, en donde confluyen dos frentes de problemas: por un lado, las diferencias surgidas entre la Compañía del ferrocarril Central de Bilbao a Durango y la Compañía del ferrocarril de Durango a Zumárraga, a raíz de la no renovación del contrato de arrendamiento de explotación, que deriva en unas relaciones poco cordiales entre ambos Consejos de Administración, y que se agravan por la competencia de transportes y las soluciones de dudas pendientes entre ambas sociedades, por intercambio de materiales...; por el otro lado, está el problema financiero de la Compañía del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, en donde es un fuerte acreedor el ferrocarril de Bilbao a Durango, que cuenta con un crédito refaccionario y, por ende, resulta el más privilegiado de los acreedores de la Compañía, aunque el tema del crédito refaccionario y su preferencia será, en el momento de la fusión, uno de los caballos de batalla más discutidos.

Para solventar ambas cuestiones se acude a la fórmula de amigables componedores, quienes, en 1904, logran dirimir las diferencias entre las Compañías del ferrocarril de Bilbao a Durango y la de Durango a Zumárraga, pero el arreglo de la deuda de la Compañía del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián se retrasa hasta 1906, porque el objetivo de la Compañía del Ferrocarril Central, dada su posición privilegiada, es buscar la declaración de quiebra, lo que permitiría obtener una situación de control casi absoluto sobre la Compañía guipuzcoana y, de esta manera, dominar toda la red de Bilbao a San Sebastián, desde su posición de acreedor preferencial y, aunque no le alcanza este objetivo, los intereses de la Compañía del Central quedan perfectamente respaldados por el laudo arbitral de 1906, otorgado por D. Domingo Villamil Fernández del Cueto, director del Banco de España en Bilbao, D. José Luis de Villabaso Gorrita, director general del Banco de Bilbao y D. Enrique Ocharan Rodríguez, director general del Banco de Vizcaya y que contemplaba que la nueva Compañía, la de los Ferrocarriles Vascongados, contara con un capital de 20 millones de pesetas, representado por 40.000 acciones,

que se distribuirían en representación de las aportaciones de las tres Compañías:

- 16.312 acciones —más un residuo de 250 pesetas en metálico— a los accionistas del ferrocarril de Bilbao a Durango en equivalencia y canje de las 26.100 acciones de 250 pesetas nominales, que constituyen el capital de esta Compañía, estimadas al 125 % de su valor nominal.
- 4.125 acciones para los accionistas del ferrocarril de Durango a Zumárraga, en equivalencia y canje de las 5.500 acciones ordinarias, valoradas en un 75 % de su valor nominal.
- 1.974 acciones destinadas a los accionistas del ferrocarril de Durango a Zumárraga, a cambio de 1.645 acciones preferentes de dicha Compañía, valoradas en un 120 %.
- 3.049 acciones para los accionistas del ferrocarril de Durango a Zumárraga, a prorrata de las acciones que de la misma posean contra la entrega —para su canje— de obligaciones de la hipoteca de esta Compañía, para buscar una proporcionalidad entre las acciones y las obligaciones.
- 14.165 acciones —más un residuo de 175 ptas. en metálico— a los acreedores y accionistas de la Compañía de Elgoibar a San Sebastián, resultado de convertir 3.985.000 pesetas de las obligaciones de primera, estimadas en un 90 %, por una cuantía del 70 % en acciones; 2.307.500 pesetas de las obligaciones de 2.<sup>a</sup>, al 65 % de su valor nominal; 5.469.000 pesetas de las obligaciones de tercera al 40 % de su nominal y las 4.038.000 pesetas de las acciones, justipreciadas en un 15%.

Si contemplamos, en su totalidad, la evolución de los Ferrocarriles Vascongados, desde 1882 hasta 1913 (véase gráfico n.º 5), éste se distingue por un constante crecimiento que parece desmentir lo señalado hasta ahora, pero, si dentro de esta evolución general agregamos los comportamientos individualizados por las distintas líneas según su incorporación al tendido

Gráfico n.º 5. Evolución de los Ferrocarriles Vascongados

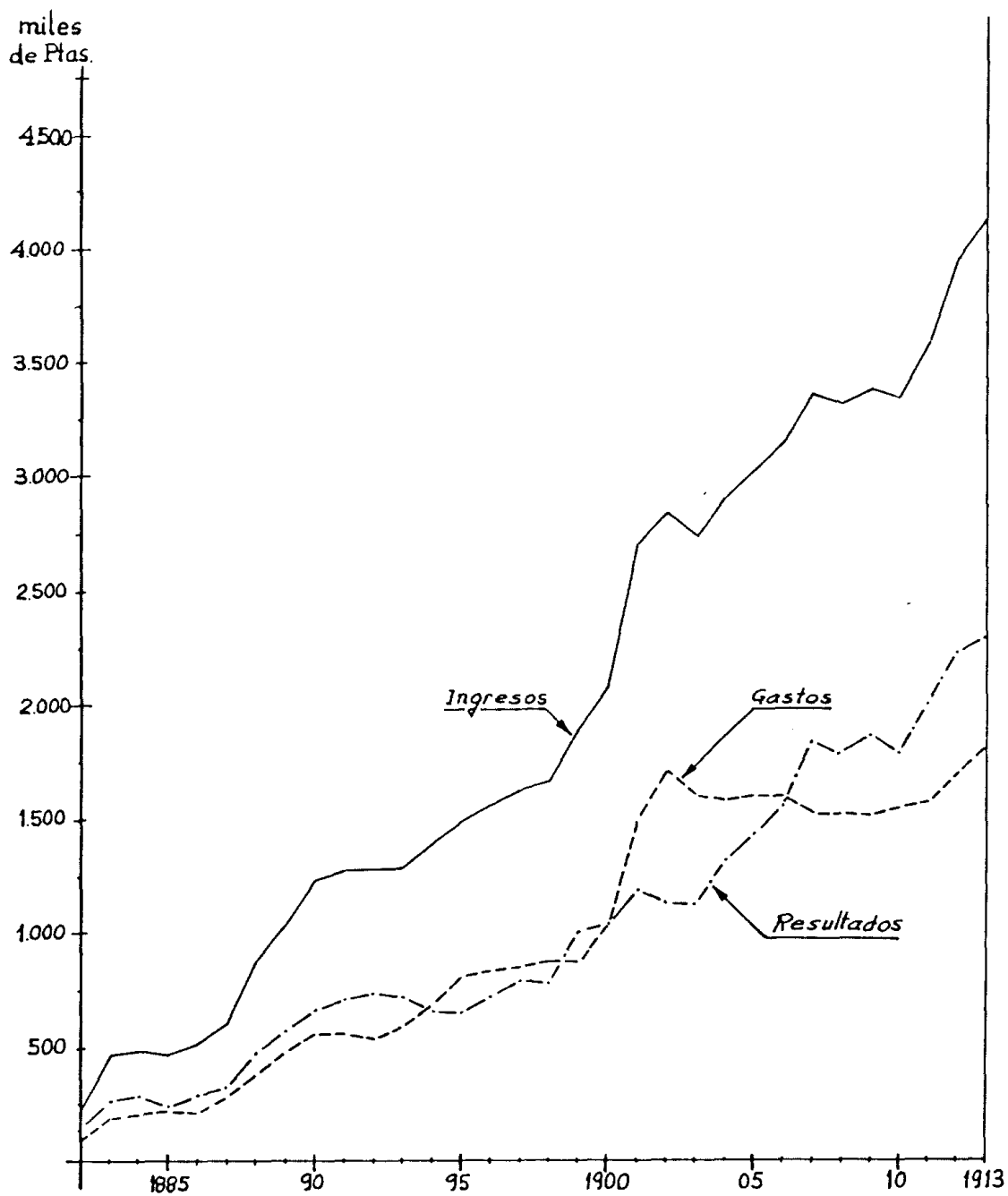
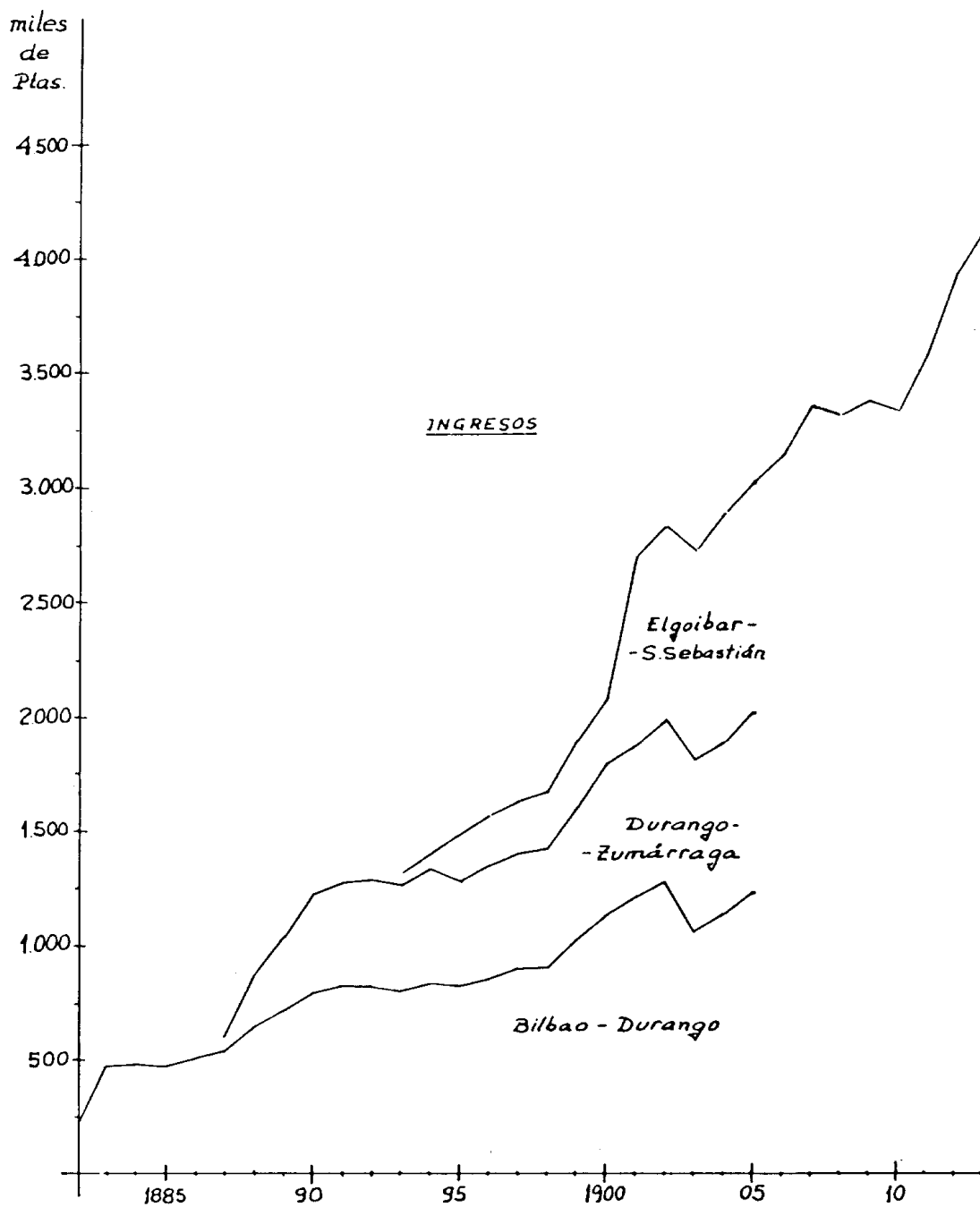


Gráfico n.º 6. Ferrocarriles Vascongados. Agregado





Cuadro n.º 6. Evolución de los Ferrocarriles Vascongados

(En miles de pesetas)

	1882-86	1887-92	1893-00	1901-05	1906-13
Ingresos .....	432	1.051	1.631	2.836	3.518
Gastos .....	185	469	820	1.594	1.597
Resultado .....	247	582	811	1.242	1.921
Ingresos Durango/Zum. ....		325	515	727	
Gastos Durango/Zum. ....		213	336	477	
Resultado Durango/Zum. ....		112	179	250	
Ingresos Elgoibar/SS. ....			200	910	
Gastos Elgoibar/SS. ....			157	526	
Resultado Elgoibar/SS. ....			43	384	

Cuadro n.º 7. Aportación de cada sociedad al conjunto

(En %)

	1882-86	1887-92	1893-00	1901-05	1906-13
Ingresos (véase gráfico n.º 6)					
— Bilbao/Durango .....	100	69	56	42	
— Durango/Zumárraga .....		31	32	26	
— Elgoibar/San Sebastián .....			12	32	
— Vascongados .....					100
Gastos (véase gráfico n.º 7)					
— Bilbao/Durango .....	100	55	40	37	
— Durango/Zumárraga .....		45	41	30	
— Elgoibar/San Sebastián .....			19	33	
— Vascongados .....					100
Resultado (véase gráfico n.º 8)					
— Bilbao/Durango .....	100	81	73	49	
— Durango/Zumárraga .....		19	22	20	
— Elgoibar/San Sebastián .....			5	31	
— Vascongados .....					100
Coefficiente Explotación					
— Bilbao/Durango .....	43	35	36	49	
— Durango/Zumárraga .....		66	66	66	
— Elgoibar/San Sebastián .....			78	58	
— Vascongados .....					45

Gráfico n.º 7. Evolución de los Gastos de F.V

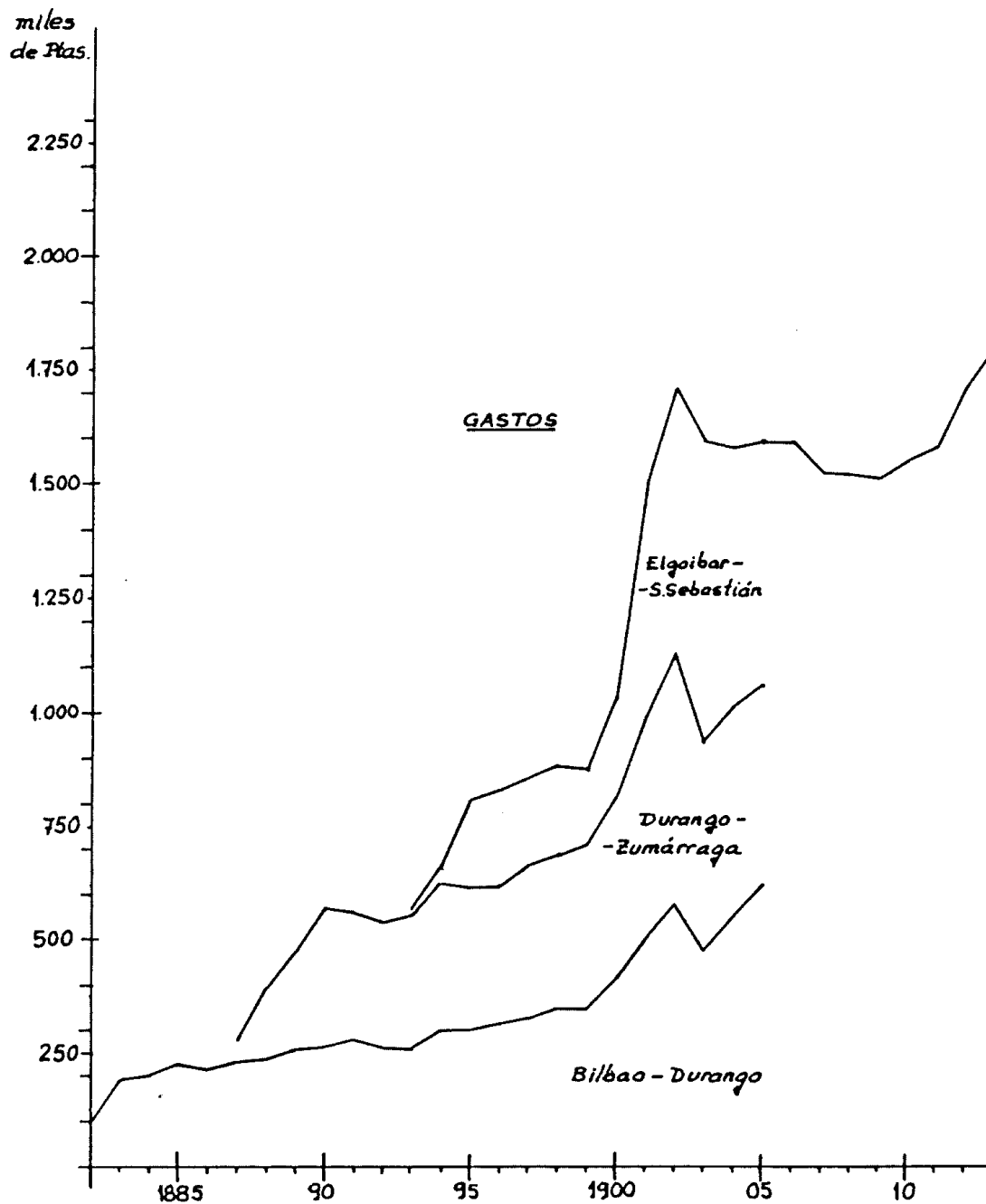
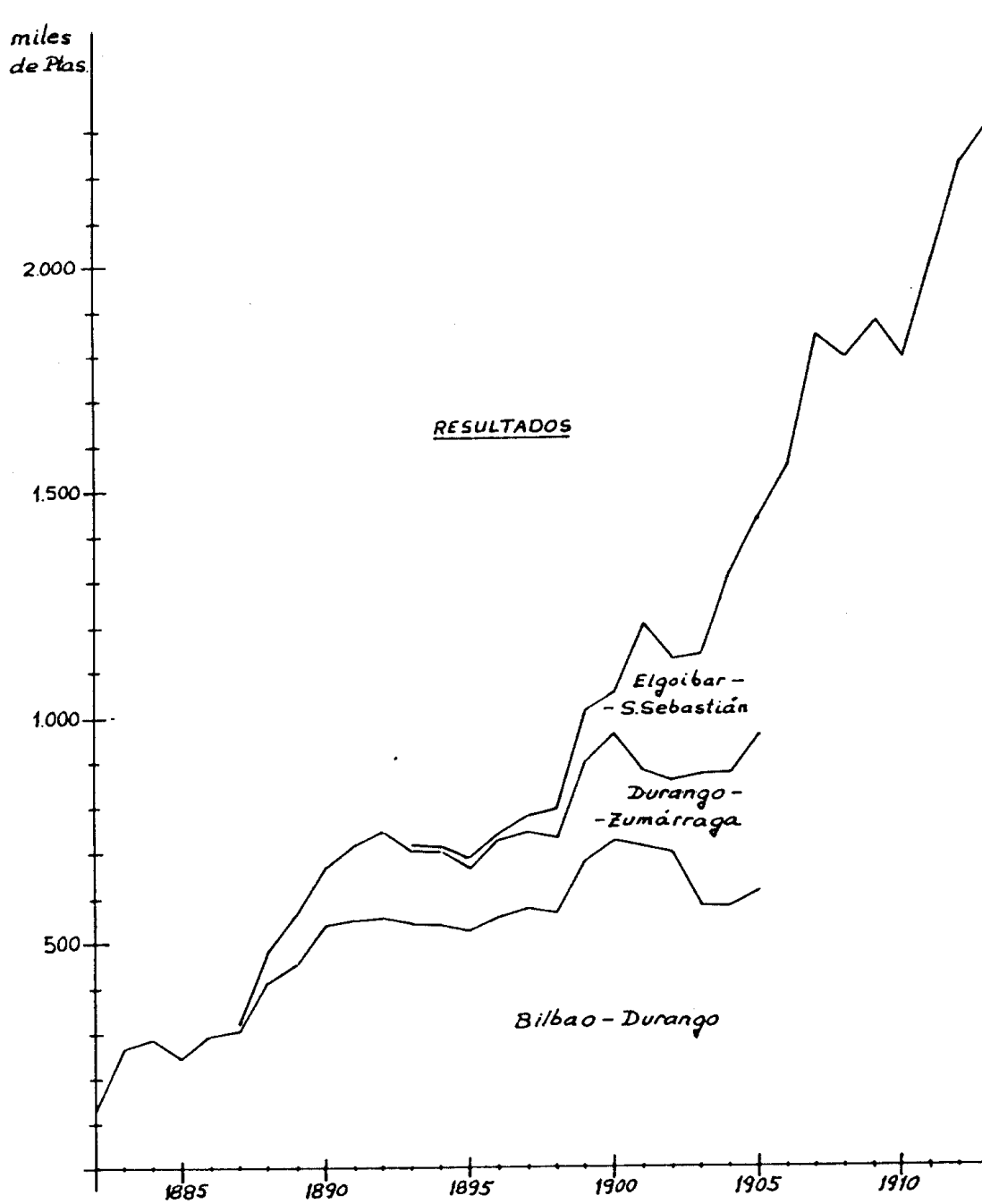


Gráfico n.º 8. Evolución de los Recultados de F.V.



general (véase gráfico n.º 6), su comportamiento está más de acuerdo con lo que hemos señalado. Descomponiendo el período por las fases de las sucesivas incorporaciones hasta la fusión de las compañías, nos encontramos —sobre las medias de las fases— con los datos del cuadro n.º 6.

Los cortes cronológicos se han realizado en función de que, a partir de 1887, se incorpora el ferrocarril de Durango a Zumárraga; desde 1893 se agregan a la futura línea de los Ferrocarriles Vascongados los tramos individualizados del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián y, a partir de 1901, se realiza ya la explotación completa de este último ferrocarril y 1906 es la fecha del nacimiento de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

Si operamos sobre porcentaje, diferenciando las distintas Compañías, el cuadro anterior de los valores agregados adquiere su verdadera significación, puesto que podemos determinar en cada momento la aportación concreta de cada una de las sociedades al futuro conjunto (véase cuadro n.º7).

##### **5. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE LA ROBLA**

Este ferrocarril, tan celebrado por algunos contemporáneos, porque pretendía solucionar el problema de regularizar el suministro de carbón a la zona siderúrgica vizcaína a unos precios competitivos respecto del carbón asturiano, además de incentivar el desarrollo de la minería palentina y leonesa, desde el punto de vista de su propio funcionamiento, o al menos en los primeros treinta años de su existencia, no responde a estas ilusiones tan brillantes.

Se plantea en 1890 y si algunos han querido ver en él una manifestación más de la pujanza vizcaína en estos años, la fecha, en nuestra opinión, es determinante en parte de su propia evolución posterior. La fecha de concesión data de 1891, aunque la Sociedad había sentado ya sus bases en 1890 y el concesionario venía ya trabajando en el proyecto desde fechas anteriores, puesto que, para el momento de la constitución de la Compañía, había entablado negociaciones con los

contratistas y con algunos mineros para garantizar los transportes del futuro ferrocarril.

En el pliego de las condiciones particulares de la concesión se fijaba un límite de seis años para llevar a cabo las obras de construcción de la línea, pero la conclusión de las mismas se adelanta en dos años, pero esta rapidez no se ha traducido en una economía, puesto que, al 31 de diciembre de 1894, los gastos de construcción manifestaban una desviación del 36 % sobre el presupuesto establecido. Esta divergencia entre presupuesto y gastos de establecimiento entra dentro de las desviaciones normales en los negocios ferroviarios y, aunque indudablemente repercutirá en sus resultados finales, la gravedad del problema no radica tanto en este aspecto, cuando en la forma en la que se ha tratado de conseguir el capital necesario para afrontar la misma.

Las fuentes de financiación son las tradicionales en el negocio ferroviario: cuenta con unas pequeñas subvenciones provinciales y municipales, destacando las cesiones de terrenos y algunos materiales de construcción como método de subvención adoptado por varias localidades; cuenta también con un capital social en acciones de seis millones de pesetas, enteramente suscrito, aunque conviene recordar que el 27 % del mismo, en números redondos, está en manos de los contratistas; y por último, como es normal, se acude a los recursos ajenos mediante la emisión de obligaciones hipotecarias y en estas emisiones van a radicar los problemas de la Empresa.

Hemos señalado un poco antes que la cronología es determinante en la evolución de esta empresa. Cuando todavía pesan las secuelas de la crisis de 1890, que se agravan con la depreciación de la peseta y con la denuncia del tratado franco-español y la crisis inglesa, se trata de negociar una emisión de obligaciones de 10 millones de pesetas con un 4 % de interés pero, atendiendo a las circunstancias adversas señaladas, se fija un quebranto de emisión del 20 %. Sin embargo, a pesar del interés real del 5 % que se ofrece, esta primera emisión de 1892 choca con la indiferencia de los compradores y, en consecuencia, ni tan siquiera se logra

negociar la décima parte de la emisión, cuando, confiando en la buena colocación de los títulos, se había comenzado por adquirir pagarés que superaban el medio millón de pesetas.

Este fracaso de la primera emisión fuerza a la Compañía a una segunda emisión de obligaciones verdaderamente suicida: se ofrecen cinco millones de pesetas, con un interés del 8 % anual amortizables en 8 años, emisión que, obviamente, va a ser aceptada por el público. Posteriormente, se tratará de corregir este error —al que se añaden otros factores, como ya señalaremos—, mediante la creación de 4.000 acciones de segunda serie y 16.000 carpetas provisionales, llamadas a sustituir a las obligaciones de segunda —la anteriormente citada—, cuando se lograra el canje, que fracasa y, por tanto, obliga a la Compañía a declararse en estado de suspensión de pagos.

Ante el fracaso de las carpetas provisionales, ni tan siquiera se intentan negociar las acciones de segunda serie. Conviene tener presente que los primeros años de la explotación de la línea completa, 1895 y 1896, presentan unos resultados dramáticos, en los que no sólo no se atienden a las cargas financieras asumidas, sino que los ingresos no bastan para atender y cubrir

los gastos ordinarios de la explotación. En estas condiciones de una explotación deficitaria, difícilmente se encontrarían proponentes para títulos de renta variable.

En el estado de suspensión de pagos, la Compañía busca una fórmula de arreglo financiero que contemple la creación de unos títulos de Deuda preferente —para con los mismos poder recoger la deuda flotante—, la conversión de las obligaciones de segunda con un interés del 8 %, en los mismos títulos pero con el 6 % de interés anual y la emisión de unos bonos sin interés para el pago de los cupones vencidos y no satisfechos —estos bonos serán el portillo por donde se irá incrementando parte de la deuda—, fórmula de arreglo aceptada por los acreedores, pero que tampoco soluciona nada.

Entre tanto, la realidad de los transportes verificados resulta deprimente. Si el objetivo básico del ferrocarril, como su denominación lo quería indicar «hullero»— pretendía ser el transporte de carbón, en las primeras experiencias—al menos hasta la aceptación del arreglo financiero—, el tráfico dominante es el de viajeros —pero, todavía en 1901, sólo se cubren el 55 % de las expectativas planteadas, cuando se le había asignado, en

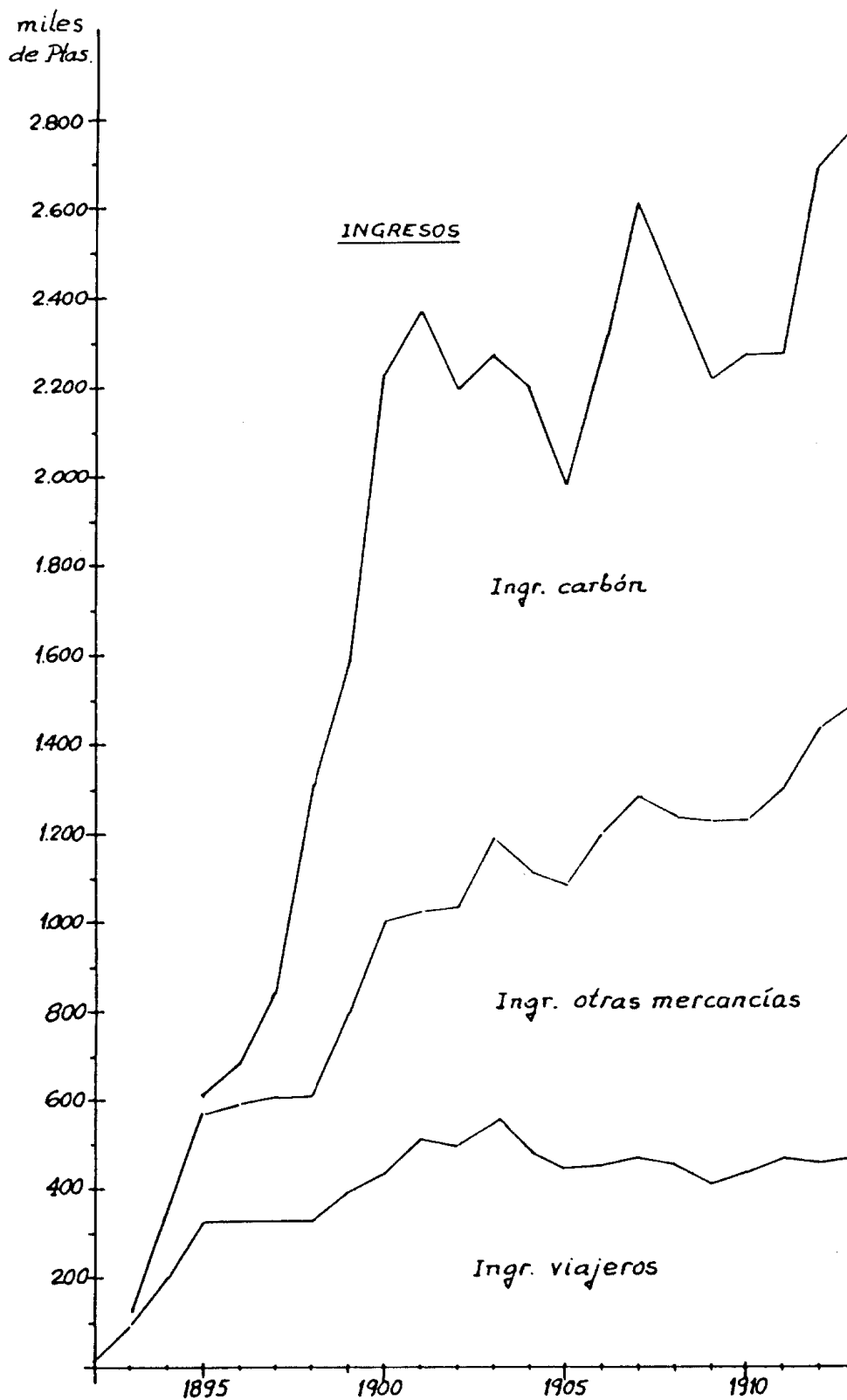
**Cuadro n.º 8. Tráfico e ingresos de la Compañía de Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda**

(En miles)

	Estimaciones de tráfico e ingresos probables		Media de los tráficos e ingresos 1895-1901	
	Número	Pesetas	Número	Pesetas
Viajeros.....	406,0	933,7	118,0	379,3
Mercancías .....	60,9	355,6	37,9	363,8
Carbones .....	200,0	1.400,0	86,5	634,4
Ingresos .....		2.600,0		1.372,1
Gastos .....		1.300,0		1.140,8
Resultado.....		1.300,0		231,3

Fuente: Memorias de la Compañía del Ferrocarril Hullero de La Robla a Valmaseda. Elaboración propia.

Gráfico n.º 9. Evolución de los Ingresos de los Ferrocarriles de La Robla



el cómputo global de los ingresos, el 35 %; en el mismo año de 1898, el transporte de carbón se encuentra al 50 % de las estimaciones realizadas—y se le había asignado el 52 % de los ingresos totales, por todo lo cual, evidentemente, hasta ese momento los tráficos han sido realmente decepcionantes. Únicamente las mercancías generales se aproximan a los rendimientos supuestos —aunque sólo se les había asignado el 13 % de los ingresos totales (véase el gráfico n.º 9), tal como se pone de manifiesto en el cuadro n.º 8.

Si en la confrontación del tráfico verificado por una línea férrea hay que preguntarse por la adecuación entre la oferta y la demanda, en el ferrocarril hullero la pregunta adquiere una especial relevancia, por cuanto que, inicialmente, hay un desfase entre la oferta de transporte y la demanda del mismo, cuando se señala que el ferrocarril se ha concluido antes de que las minas que lo tenían que sustentar estuvieran preparadas para alimentar el presumible tráfico. Ahora bien, a medida que el tráfico va incrementándose —aunque con demasiada lentitud para los deseos de los gestores—, las constantes quejas de los mismos acerca de una falta de material necesario, denuncian un exceso en la demanda de transporte, ante el cual la Compañía encuentra verdaderas razones que le imposibilitan a atenderlo adecuadamente, por la falta del material imprescindible. Por una y otra razón, los ingresos siempre se quedan por debajo de las previsiones y de las necesidades reales de la Compañía.

Pero, además esta carencia de material móvil suficiente, unido a la falta de recursos financieros suficientes, obliga a la Compañía a adoptar medidas extraordinarias. Inicialmente, el concesionario había supuesto que las Compañías mineras proporcionarían su propio material móvil, pero, si en las primeras experiencias del transporte, ni siquiera suministran la materia objeto del transporte, difícilmente contarían con el material de transporte y aquí puede residir la razón de la carencia de material móvil, denunciada por los propios gestores. Se trata de subsanar esta falta de material recurriendo al sistema de arrendamientos con las casas constructoras. Dentro de estos procedimientos destaca la operación

con la «Sociedad Auxiliar de Ferrocarriles», que no sabemos si es un negocio particular de varios miembros del propio Consejo de Administración o se trata de una «operación pantalla» para atraer fondos para la compañía, mediante unas «acciones» —en realidad obligaciones— que devengan un interés constante del 6 % anual, lo que las convierte en títulos de renta fija aunque las denominen como valores de renta variable.

Por otro lado, puesto que la línea parte de Valmaseda, el ferrocarril hullero queda alejado del centro neurálgico de Vizcaya: Bilbao y la margen izquierda de la ría. Para recoger y canalizar el tráfico desde estos puntos, la Compañía del Ferrocarril Hullero para un canon de peaje a la Compañía del Ferrocarril del Cadagua—que terminará integrándose en la Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao—, peaje que, o bien disminuye el resultado de la explotación, al encarecer los gastos de la misma, o bien mengua los fondos destinados al pago de las cargas financieras. Para evitar esta servidumbre se amplía la línea hasta Lucharía —inicialmente se había proyectado esta solución hasta Zorroza, pero la falta de espacio en este lugar determina el cambio de emplazamiento—, pero la prolongación demanda nuevos recursos económicos, que se buscan a través de las obligaciones, con dos nuevas emisiones efectuadas en 1900 y 1902, solución obligada—ante el impago no sólo de dividendos, sino incluso de parte de los cupones—, cuando la Compañía sigue incrementando su deuda, mediante los bonos sin interés, que vienen a engrosar e incrementar los impagos de la sociedad.

A raíz de todo este complicado sistema, hasta el punto de que los propios gestores confiesan que no es nada fácil conocer el verdadero alcance de todas las deudas contraídas, y en medio de todo este caos, el Consejo de Administración sigue buscando una solución a la situación cada vez más compleja y complicada, lográndose la solución definitiva, según la propuesta formulada en 1904, que conlleva una operación de gran envergadura: entre acciones, obligaciones, bonos y débitos, el capital movilizado por el ferrocarril de La Robla a Valmaseda ascendía a 39,6 millones de pesetas, que se descomponen en tres grandes grupos:

Acciones.....	6 millones
Títulos que no perciben interés.....	24,5 millones
Títulos que perciben interés	9,1 millones

En la realidad, según confiesan los propios gestores, los dos primeros grupos, por la fuerza de los hechos consumados, se han convertido en una misma cosa, títulos de renta variable, quedando como auténticas obligaciones sólo el tercer grupo. Sobre esta base se va a forzar la solución: los dos primeros grupos pasan a ser acciones, después de las reducciones y modificaciones de la conversión, que se reducen a un capital de veinte millones de pesetas. En segundo lugar, para recoger los títulos que perciben interés, se procede a una emisión de obligaciones con un interés del 4 % anual.

Llevada a cabo la reconversión de toda la situación financiera de la Compañía, como los propios gestores reconocen y afirman, nos encontramos ante una nueva Sociedad. Según los datos anteriormente recogidos, la relación títulos de renta fija/títulos de renta variable era de 5,6 a 1, antes de 1904; en 1908, cuando ya se ha llevado a efecto la conversión total de las deudas, la relación pasa a ser de 0,29 a 1. Por otro lado, después de 1906, la Compañía —aunque los productos brutos supuestos teóricamente no se alcanzan hasta 1912— comienza a distribuir unos modestos dividendos a las acciones. Toda esta transformación la podemos rubricar por el cambio de denominación de la Compañía que pasa a ser «del ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda», a la «de los ferrocarriles de La Robla».

## 6. FERROCARRILES DE SANTANDER A BILBAO

Esta Compañía aglutina distintas sociedades que terminan, por diversas vías, fusionándose en una única, cuya característica fundamental es que acomete la construcción de una compleja malla ferroviaria que resuelve parcialmente la desestructuración de la red ferroviaria vizcaína. Las distintas compañías vizcaínas presentan como eje central su proximidad a la ría de Bilbao,

pero predomina la desconexión entre los distintos tendidos férreos, solventados por las líneas emprendidas por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, aunque no termina de completarse en el período analizado: se trata de las líneas que unen los tendidos de la margen derecha con los de la margen izquierda y que se empalman con los Ferrocarriles Vascongados.

En el núcleo embrionario de esta Compañía operan las sociedades que afrontan la construcción de la línea férrea que une Bilbao con Santander y que adquiere los activos de las sociedades que terminan por configurar la línea de Bilbao a Plencia.

Sin embargo, por razones cronológicas, empezaremos por el tendido de Bilbao a Plencia, ya que le corresponde, al menos hasta Las Arenas, la primacía histórica, y que es el resultado de los esfuerzos de dos Compañías: la del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y la de Las Arenas a Plencia.

En 1870 se agita la idea de construir un ferrocarril desde Bilbao, considerado como puerto de baños, hasta la Avanzada de Algorta, acompañando a las realizaciones que habían emprendido D. Máximo de Aguirre y sus hijos D. Ezequiel y D. Eduardo en la construcción del barrio de Las Arenas y la edificación del Balneario «Establecimiento de Baños de Mar Bilbaínos», que carecía de un medio de comunicación con la capital vizcaína. Ahora bien, la coyuntura histórica no era la más propicia para estos proyectos, los referidos al tendido férreo: los ferrocarriles no gozaban de buena prensa por los deplorables resultados ofrecidos a los accionistas, tras la crisis económica de 1866 y sus secuelas y cuando aún estaba muy reciente la herida causada en los inversores vizcaínos, y en especial bilbaínos, por el fracaso financiero del ferrocarril de Tudela a Bilbao. Los promotores tratan de combatir la indiferencia que dominaba el ambiente, argumentando en pro de la conveniencia de la línea y su efecto multiplicador para Bilbao y magnificando su futuro económico, pero otro avatar histórico va a jugar en contra del proyecto: el estallido de la guerra carlista, con lo que habrá que esperar a la década de los 80 para que la idea vuelva a renacer —por los



mismos gestores—, aunque recortada hasta la playa de Las Arenas de Guecho, conectando estrechamente la realización férrea con las realidades urbanísticas en Las Arenas.

En 1882 se sigue utilizando, como gancho para captar a los inversionistas, el tráfico generado por la atracción de la zona bañista, aunque reforzado con el desarrollo marítimo y demográfico —consecuencia de las iniciativas de los Aguirre, que han promovido un notable movimiento de población—, que afecta a la margen de la ría influenciada por el ferrocarril. En el mismo año se concede a D. Ezequiel de Aguirre la línea férrea que une Bilbao con Las Arenas y los promotores del barrio de Las Arenas suscriben ellos solos el 25 % del capital social de la Compañía que acometerá la construcción y gestionará la explotación de la nueva línea.

Al mismo tiempo que se agitaba la idea de construir un ferrocarril hasta la Avanzada de Algorta, rebulle también el proyecto de un tranvía desde Bilbao a La Avanzada, que persigue, obviamente, los mismos objetivos, pero a un precio más barato, ya que se encontraba libre de los gastos de expropiación, pero que, al igual

que el ferrocarril, se verá afectado por la incidencia del conflicto bélico, que retrasará su establecimiento hasta después de la guerra, en 1876. La existencia del tranvía demorará y enfriará los ánimos acerca del ferrocarril.

Sin embargo, una vez construida la línea férrea, uno de sus objetivos iniciales consistirá en eliminar la competencia mejorando y superando el deficiente servicio que prestaba el tranvía en tiempo y en capacidad —frente a los 65 minutos que el tranvía invertía en el trayecto, el ferrocarril quería hacerlo en 30 minutos—, pero la propia existencia del tranvía va a implicar al ferrocarril en una competencia que, a la postre, le iba a resultar ruinosa, al desplegarse entre ambos una guerra de tarifas que terminará resultando funesta. Ahora bien, sólo la existencia del tranvía —que lograba, en vísperas de la apertura del ferrocarril unos ingresos cercanos a las cuatrocientas mil pesetas— no basta para explicar el fracaso de la línea férrea.

Paralelamente y al otro lado de la ría opera la línea del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, que también va a contar con un competidor similar: el tranvía de Bilbao a Santurce —con unos ingresos

Cuadro n.º 9

**Ferrocarril de Bilbao a Portugalete**

Años	Viajeros			Mercancías		
	Número	Pesetas	Producto medio viajero	Número	Pesetas	Producto medio tonelada
1888-92	1.909,1	506,5	0,26	145,3	146	1
1893-98	2.139,2	572,1	0,27	370,9	340,2	0,92
1888-98	2.034,6	542,3	0,27	268,3	251,9	0,94

**Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas**

1887-92	615,4	149,8	0,24	6,5	12,6	1,94
1893-97	671,9	156,4	0,23	26,5	46,4	1,75
1887-97	641,1	152,8	0,24	17,6	27,9	1,58

Fuente: Memorias Compañías Bilbao a Portugalete y Bilbao a Las Arenas. Elaboración propia.

próximos a las trescientas cincuenta mil pesetas—, y, a pesar de esta competencia, la historia del ferrocarril de Bilbao a Portugalete es la narración de un brillante éxito. En el cuadro n.º 9 se comparan sus actuaciones con las medias de los viajeros y mercancías y sus respectivos productos.

En unos períodos similares, la línea de Bilbao a Portugalete transporta tres veces más viajeros que la de la margen derecha, que le reportan unos ingresos 3,5 veces superiores, aunque conviene puntualizar que el producto medio por viajero es un 11 % inferior que el percibido por la línea de la margen izquierda; las diferencias se agrandan en el tráfico de mercancías, en donde el tonelaje del ferrocarril de Bilbao a Portugalete es 15 veces superior al transportado por el ferrocarril de la margen derecha y los ingresos se multiplican por nueve en la primera, respecto de la segunda, pero, a diferencia de lo que ocurría en los viajeros, el precio medio por tonelada transportada es un 68 % más elevado en la línea de la margen derecha.

Indicábamos que, en la línea de Bilbao a Portugalete, cuando el ingreso de viajeros se manifiesta decreciente desde los años 1892-1894, el tráfico de mercancías sigue creciente y sostiene los ingresos; en la línea de Bilbao a Las Arenas, en donde los ingresos generados por los viajeros retroceden desde 1892 y, aunque las mercancías describan el movimiento contrario, dado su escaso tonelaje, no bastan para enderezar el negocio. La debilidad del tráfico de mercancías responde a una inadecuada disposición de la estación de San Agustín, en una situación poco idónea y difícil para captar el tráfico de mercancías—aunque por sus propios objetivos estaba destinado a ser dominante el tráfico de viajeros, y así resultó superando las tres cuartas partes de los ingresos, frente a un 25 % escaso del resto de los transportes—, pero a nadie se le escapa que no sólo residen aquí los problemas, sino que es el resultado de una estructura económica de un «hinterland» muy diferente.

En 1870 se consideraba que esta línea tendría unos ingresos de 250.000 pesetas, de las que habría que devengar cien mil para atender a los gastos de explotación, lo que depararía un

beneficio de 150.000 pesetas anuales, que rentarían un 7 % para el capital invertido en la misma. En los once años que transcurren de 1887 a 1897, la media de los ingresos no llega más que a 180,7 miles de pesetas, mientras que los gastos alcanzan la media de 129,8 miles de pesetas y el resultado se reduce a 50,9 miles de pesetas; al recortarse los beneficios a la tercera parte, la pretendida rentabilidad para todo el capital invertido se esfuma y ni siquiera se puede atender al pago de los compromisos financieros adquiridos, llegándose a una situación en la que se agotan los recursos y el crédito de la empresa, con una explotación que generaba unos exiguos ingresos y sin futuro para mejorarlos. La mejor respuesta a este cúmulo de circunstancias negativas es la venta de la línea y, ante la oferta realizada por D. Valentín de Gorbeña que ofrece por todos los activos 1,2 millones de pesetas, en 1899 se pone solución a una precaria situación con la venta del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas.

Con la finalidad de atender al territorio comprendido entre Las Arenas y Plencia, D. José M./a de Aramberría y Olaveaga promueve y obtiene, en 1888, la concesión del ferrocarril de vía estrecha de Las Arenas a Plencia, de la que sólo conocemos los objetivos iniciales, la concesión y constitución de la sociedad constructora y explotadora, unos datos muy fragmentarios sobre la explotación—la media de los ingresos de los años 1895-1898 se reducen al 35 % de las expectativas planteadas— y la defunción de la Compañía, tras la venta por 700.000 pesetas de sus activos a la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, a la cual se ha transferido también la línea precedente, en 1900. Entre los objetivos de la nueva línea estaba el incentivar—al facilitar una rápida y fácil comunicación con Bilbao y desde aquí con el resto de España— la industria escabechera de la zona, pero, quizá intuyendo la evolución posterior o desconfiando de las futuras ventajas que se les garantizaban, las firmas conserveras de la villa de Plencia sólo suscriben 7 de las 1.006 acciones de su capital social.

Con fecha de 7 de julio de 1894 quedó constituida en Bilbao la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao por los representantes de las Compañías del

ferrocarril del Cadagua, de Santander a Solares y de Zalla a Solares. Por orden cronológico, la futura sociedad comienza por la Compañía del Ferrocarril de Santander a Solares, cuya concesión en favor de D. Antonio Cabrero —suegro del Ingeniero Director de la línea y de la futura sociedad D. Valentín de Gorbeña—, data del 16 de noviembre de 1887: se trataba de un ferrocarril de vía estrecha con explanación para vía ancha. Esta ambivalencia se justifica porque, inicialmente, se pretende atender un servicio local dominado por el tráfico de viajeros, pero se espera, en un futuro, conectar con la prolongación del ferrocarril de Bilbao a Somorrostro —línea como tal inexistente, resultado del tramo Bilbao-El Desierto, en la línea de Bilbao a Portugalete y empalme con el ferrocarril de Triano, que se estaba prolongando hasta Somorrostro—, buscándolo en Orejo y entonces resultaría indispensable la vía de ancho normal para evitar enojosos transbordos, pero esta aspiración se malogra, optándose definitivamente por la vía estrecha.

La segunda sociedad es la Compañía del ferrocarril de Zorroza a Valmaseda. La idea de un ferrocarril localizado en la cuenca del Cadagua se remonta a los primeros años de existencia de los caminos de hierro, cuando, en 1831, la Diputación General de Vizcaya nombra una comisión para tratar de la construcción de caminos carretiles, uno de los cuales, el de Valmaseda, se proponía con carriles, pero la red de ferrocarriles de Vizcaya, ya desde la frustrada «Concesión Vascongada» abandona la cuenca del Cadagua. En 1886, cuando se empieza a pensar en este proyecto, la provincia sólo contaba, para el servicio de viajeros, con la línea de Tudela a Bilbao y de Bilbao a Durango; se estaban construyendo los ferrocarriles de Durango a Zumárraga y de Bilbao a Portugalete, junto con los de Bilbao a Las Arenas y Amorebieta a Guernica; con el proyectado ferrocarril se pretende cubrir el vacío en la cuenca del Cadagua y D. Víctor Chávarri recoge el testigo, solicitando la concesión, en favor de D. Ramón Bergé y Guardamino que no aparece entre los suscriptores, de un ferrocarril de vía estrecha que, partiendo de la estación de Zorroza, en el ferrocarril de Bilbao a Portugalete, termine en la villa de Valmaseda, solicitud que se recoge en la Real Orden de 8 de noviembre de 1888.

Desconocemos, salvo los pasos dados en pos de la concesión y constitución legal de la Compañía, todo lo referente al proceso de construcción, suministros, contratos..., pero sí sabemos que inicia su explotación sin haber recurrido a las obligaciones hipotecarias y con unos ingresos que superan las previsiones en un 33 % —los viajeros casi se duplican con unas recaudaciones superiores en un 40 % a las estimadas; el tonelaje de mercancías triplica los cálculos preestablecidos, aunque los ingresos de las mismas sólo se doblan—, mientras que, en los gastos, no se alcanzan las expectativas planteadas; como tendremos ocasión de reseñar, este éxito inicial tendrá unas repercusiones muy importantes.

En medio de ambos tendidos férreos quedaba un espacio sin cubrir y los interesados en el ferrocarril de Zorroza a Valmaseda promueven el proyecto para prolongarlo hasta Solares, que cristaliza en la constitución de la «Compañía Constructora del ferrocarril de Zalla a Solares», cuyo capital social se fija en 4,5 millones de pesetas. Ante tal cifra no es de extrañar que estos deseos, que funcionan ya en 1890, no terminen de concretarse hasta 1893 y, para ello, seis suscriptores —D. Víctor Chávarri, D. Valentín Gorbeña, D. Fernando Carranza, D. Enrique Aresti, D. Martín Mendía y D. Saturnino Urrutia—, que habían asumido el 29 % del capital del ferrocarril del Cadagua, se responsabilizan del 44 % del capital de la nueva sociedad —en la que Chávarri aporta el 16,5 % frente al 15 % del ferrocarril del Cadagua—que obtiene la concesión, pero en el intervalo entre la constitución de la Compañía y la concesión legal se llevaron a cabo una serie de tareas preliminares, como su replanteo, adjudicación de explanaciones, contratos de material fijo...

Cuando se estaba gestando la Compañía de Zalla a Solares comienza a barajarse la hipótesis de la fusión de las tres sociedades para integrarse en una única, idea que se estaba incubando desde 1893 y, aunque los pasos en pos de la misma se dan con toda celeridad, las valoraciones de cada empresa y la falta de concesión de la línea de Zalla a Solares, retrasa la fusión hasta julio de 1894.

La nueva sociedad acomete, inicialmente, tres objetivos: el primero,

terminar la construcción del ferrocarril de Zalla a Solares —que se abrió el 6 de junio de 1896—. El segundo, acercar la línea a Bilbao, puesto que el origen de la misma se localizaba en la estación de Zorroza, del ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Cuando se construyó el ferrocarril del Cadagua, ya se había planteado la necesidad de llegar hasta Bilbao, pero, en aquellos momentos, el tráfico imputado a esta línea no permitía afrontar los costos de este ramal. Sin embargo, al convertirse el pequeño ferrocarril del Cadagua en parte de una línea hasta Santander, la necesidad de una estación cabecera de línea, en Bilbao, es vital. La nueva estación, punto final del ramal Zorroza-Bilbao, se localiza en los terrenos de La Concordia, paralela a la estación de Abando, en donde se fija la sección de viajeros, mientras que la sección de mercancías se fija en La Casilla, en Amézola; el nuevo ramal se abrió al servicio público el 21 de julio de 1898.

El tercer proyecto que desarrolla la nueva sociedad es empalmar la línea de Santander a Bilbao con la de Bilbao a Durango. Esta vieja aspiración data de 1888, cuando se promueve la concesión de un ferrocarril de vía estrecha desde la estación de Dos Caminos, en la línea de Bilbao a Durango, a la estación de Zorroza, en la de Valmaseda. Esta idea se transforma en la línea férrea de «La Industrial» a Azbarren, que se abre, en su totalidad, al tráfico de mercancías el 7 de enero de 1906.

Como ya se ha indicado, en los años 1899 y 1900, la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao adquirió los activos de las Compañías del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y de Las Arenas a Plencia y, también en este apartado, la sociedad adquiriente promueve nuevos tendidos. En primer lugar, y al igual que sucedía en la margen izquierda del Nervión aunque en menor medida, la estación cabecera del tendido de Bilbao a Las Arenas y Plencia quedaba alejada y en un sitio de incómodo acceso, que ya en 1890 se quiso paliar con la construcción de un ferrocarril económico desde la estación de San Agustín al puente del Arenal de Bilbao, proyecto que no prospera y que se trastoca en el ferrocarril de Matico a La Esperanza, concedido el 4 de noviembre de 1901 e inaugurado el 6 de julio de 1904. En segundo lugar,

se pretenden empalmar los tendidos de la Compañía entre sí y de ésta, por la margen derecha del Nervión, con los Ferrocarriles Vascongados, a través de la línea de Matico a Azbarren, pero, aunque ya desde 1911 el Consejo de Administración estaba facultado para gestionar la concesión, al amparo de la Ley de Ferrocarriles de 1908, y por lo tanto incluido en el plan de ferrocarriles secundarios con garantía de interés por parte del Estado, ésta no llega hasta la Real Orden de 22 de febrero de 1915.

Al lado de estas obras y otras no reseñadas —establecimiento gradual de la doble vía en parte del ferrocarril de Bilbao a Plencia— la Compañía desarrolla su gestión económica, cuyos rasgos fundamentales son:

En la línea de Santander a Bilbao, con un tráfico dominante hasta 1903, año en que las mercancías toman el testigo, los transportes medios anuales, en los años de 1893 a 1913, de 1.167,1 miles de viajeros—que producen 1.233,7 miles de pesetas—, y 525,3 miles de toneladas —y unos rendimientos de 1.229,2 miles de pesetas, en donde, en los años 1897-1913, el mineral de hierro supone una media anual de 551,2 miles de toneladas, un 87 % del tonelaje total movilizado, con unos productos de 910,8 miles de pesetas, el 62 % de los ingresos por mercancías—, además de los varios que generan unos ingresos medios anuales de 2.640,9 miles de pesetas, de los que se detraen, anualmente, para atender a los gastos de explotación, 1.162,6 miles de pesetas.

Estos productos se incrementan con los ingresos de la línea de Bilbao a Las Arenas y Plencia. En los años de 1900 a 1913, con un tráfico medio anual de 1.443,1 miles de viajeros y unos rendimientos de 414,5 miles de pesetas—, más 65 miles de toneladas —que producen 80,8 miles de pesetas—, los ingresos medios anuales ascienden a 541,8 miles de pesetas, con unos gastos medios anuales de 397,4 miles de pesetas.

Todos estos tráficos proporcionan unos resultados medios anuales de explotación de 1.723 miles de pesetas, que sufren una detracción media anual, por cargas financieras, de 892,9 miles de pesetas; la diferencia, es decir los beneficios, ha permitido, desde 1899, el reparto de un dividendo medio anual de 20,5 pesetas por acción, entre un

mínimo de 12,5 pesetas y un máximo de 30 pesetas por acción, es decir, un 4,1 % medio anual por acción, cuya valoración cambia radicalmente si tenemos en cuenta los términos de la fusión: la Compañía constructora del Ferrocarril de Zalla a Solares permutó a la par sus acciones con las de la nueva sociedad, por lo tanto el accionista del ferrocarril de Zalla a Solares percibiría este dividendo medio. Los accionistas de la línea de Santander a Solares aceptaron la fusión cambiando una acción suya por una acción de la nueva sociedad y media obligación de 500 pesetas nominales con un interés del 4 % anual con lo cual la rentabilidad media ascendería al 6,1 % anual. Los accionistas del ferrocarril del Cadagua se avinieron a la fusión, recibiendo 4 acciones de la nueva Compañía por cada una de las suyas y, por lo tanto, el dividendo medio percibido por el viejo accionista de esta línea sube al 16,4 %, que cambia radicalmente la valoración sobre el negocio ferroviario.

A nadie se le escapa que, a grandes rasgos, Vizcaya ha ido evolucionando y adaptándose a las estrategias económicas que han ido surgiendo en el devenir histórico y que ya había despuntado en el sector comercial desde antaño, acentuándose su papel a lo largo del siglo XVIII y primera mitad del siglo XIX, contando con un soporte importante, que respaldaba su anterior vocación, en su celebrada riqueza minera, que daba pie a la existencia de una importante siderurgia tradicional. Precisamente, a la preponderancia mercantil sucedía la explosión de la actividad minera desde, y especialmente, 1876. Dentro de la fase de la actividad febril minera comienza a revitalizarse e incluso transformarse la tradicional industria metálica, hasta el punto de que podríamos hablar del nacimiento de una nueva siderurgia vizcaína, desde la década 80 del siglo XIX.

En consecuencia, parecía un buen criterio buscar las respuestas a estos intereses económicos mutantes en el sector de los transportes. La elección de los dos primeros supuestos es muy fácil con los casos del ferrocarril de Tudela a Bilbao —búsqueda de los mercados agrarios interiores, desde una provincia tradicionalmente deficitaria en granos y vinos— y con el ferrocarril minero de

Triano, que se anticipa al propio despegue de la minería.

En la fase industrial de la economía vizcaína afloran numerosas líneas, aunque con unas cronologías diferentes: en los inicios de la década de los 80 del siglo XIX surgen las líneas en dirección a Guipúzcoa (Bilbao a Durango y Durango a Zumárraga); mediada la misma, se formulan las líneas de Bilbao a Portugalete y de Bilbao a Las Arenas; un poco más tarde, la línea del Cadagua y su proyección hacia Santander y la del ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda y, por las mismas fechas —finales de los 80 y principios de los 90— las líneas de Bilbao a Lezama y de Luchana a Munguía.

En el desarrollo siderúrgico de Vizcaya juega un papel no desdeñable el tejido metarlúrgico que se expande por toda la provincia y especialmente hacia Guipúzcoa, servido por el ferrocarril de Bilbao a Durango y su prolongación hasta Zumárraga y, posteriormente, hasta San Sebastián.

Cuando se ha consolidado la hegemonía siderúrgica de Vizcaya y poco antes de su nueva orientación hacia el mercado nacional, se formula la línea de Bilbao a Portugalete.

Poco después surgen, casi paralelamente, el ferrocarril del Cadagua y el de La Robla, coincidentes en Valmaseda, que se desvían, el primero hacia Santander y el segundo camino de León. Ambos nacen con la misma vocación minera, pero de distinto signo. El primer tendido busca los metales férricos hacia Santander, necesarios para sostener la hegemonía siderúrgica. El segundo busca los carbones, también elemento indispensable para la siderurgia. Además, la línea de Santander permite el estudio de la línea de Bilbao a Plencia, que venía a completar el eje central del sistema ferroviario bilbaíno.

En resumen, las líneas estudiadas responden a las distintas alternativas económicas surgidas desde la segunda mitad del siglo XIX. Ahora bien, no sólo responden a distintas alternativas, sino que también son diferentes los grupos promotores y sus resultados finales. No obstante, al responder adecuadamente a las distintas alternativas económicas, parece indudable que favoreció al desarrollo económico del país.

