

## **BILBAO, METROPOLI FERROVIARIA**

**Olga Macías. Universidad del País Vasco**

Bilbao, como consecuencia de su situación geográfica y, también, de su desarrollo económico se convirtió en la terminal de distintos sistemas de transporte. Al auge portuario propiciado por el comercio tradicional y a la mejora de la red de carreteras se añadieron los ferrocarriles y tranvías, signo de la modernidad de los nuevos tiempos. La interconexión de estos medios de transporte, propició un modelo económico y de relaciones humanas en el que confluían espacio industrial, urbano y de esparcimiento. La concatenación del desarrollismo económico con las necesidades del factor humano que lo asistía, encontró en los medios de transporte, y en particular en los ferrocarriles, un elemento de primer orden para jerarquizar el espacio disponible. Gracias a los ferrocarriles, la distribución de las actividades económicas y sociales encontraron una ubicación adecuada a sus necesidades, dentro de las limitaciones que su entorno geográfico le imponía.

### **1.- La infraestructura ferroviaria de Bilbao**

La primera gran construcción ferroviaria que recorrió el País Vasco dejó a Bilbao de lado, nos referimos al *Ferrocarril de Madrid a Irún por Alsasua*. Los inversionistas bilbaínos no se podían permitir perder el *tren del progreso* que para ellos significaba aquella línea ferroviaria. De este modo, pronto se plantearon y construyeron un ramal que enlazase esta línea con Bilbao. Así, surgió el *Ferrocarril de Tudela a Bilbao*, cuya terminal estaba situada en la parte izquierda de la Ría, en frente del *Casco Viejo* de la ciudad<sup>1</sup>. Además, esta estación se encontraba en las inmediaciones de *Bilbao la Vieja*, que fue el primer salto de esta villa a la otra vertiente de la Ría y, también, se localizaba esta terminal cerca de lo que sería el *Ensanche de Bilbao*. Por lo tanto, la estación terminal de la única línea que enlazaba en ancho viario normal Bilbao con el resto de España contaba con un emplazamiento céntrico dentro de la población, lo que permitía su inmediato acceso desde cualquier punto de la misma. Además, en la plaza del Arenal, dispuesta en frente de esta estación, se ubicaba la terminal de los coches y carruajes que prestaban sus servicios hacia toda la provincia<sup>2</sup>.

Una vez cubiertas las necesidades generales del transporte ferroviario de Bilbao, y al amparo del desarrollismo que estaba cobrando esta ciudad, surgieron una serie de iniciativas ferroviarias que convirtieron a esta villa en la terminal de una red ferroviaria de vía estrecha. De este modo, Bilbao contaba con una dualidad del tendido ferroviario. Pero vayamos por partes. A la terminal del *Ferrocarril de Tudela a Bilbao*, construido en vía ancha, se añadieron poco a poco un conjunto de estaciones de ferrocarriles de vía estrecha. La ejecución de estas estaciones terminales obedeció a las necesidades que surgieron en el momento de la construcción de cada ferrocarril y, ante todo, en virtud del capital que se podía aportar para las obras. Por lo tanto, y a pesar de su proximidad, cada compañía ferroviaria contaba con su propia estación, sin que se diese el caso de la explotación conjunta de alguna de estas estaciones.

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

A pesar de las conexiones portuarias de la mayor parte de las compañías ferroviarias, este nexo de unión no era suficiente y los problemas por la falta de una estación que centralizase todo o parte del tráfico ferroviario en Bilbao afectaban negativamente tanto a las compañías como a los usuarios<sup>3</sup>. Esta situación se mantuvo con la excepción de la temprana reorganización de la estación de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* en el barrio de Achuri. Esta renovación no tuvo otra consecuencia que el incremento de la capacidad de dicha estación para el almacenaje de mercancías y la ampliación de las vías, sin que se pensara en variar su enclave o en su conexión con las estaciones de otras empresas ferroviarias.

En 1922 Ricardo Bastida, arquitecto asesor del Ayuntamiento de Bilbao, recibió el encargo del presidente de la Diputación, Ramón de la Sota y Aburto, de buscar un remedio al problema urbanístico de Bilbao. Para Bastida, la solución arquitectónica de Bilbao pasaba por la solución de los problemas planteados por la falta de adecuación de las estaciones ferroviarias a las necesidades de la villa. Eran dos las cuestiones ferroviarias que había que atender en Bilbao. El principal problema a considerar era la reorganización de las estaciones de la *Compañía del Ferrocarril del Norte* y de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Santander*, además, había que renovar el trazado de la línea de esta última compañía hasta Olaveaga<sup>4</sup>. De este modo, se aliviaría el problema del tráfico viario de la zona de la estación del Norte en Abando, al diversificarse las estaciones de viajeros y las de mercancías, al mismo tiempo que se ampliaba la zona de muelles de Bilbao a lo largo de toda la margen izquierda de la Ría.

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

La primera fase de este programa consistía en concentrar todos los servicios de vía ancha en una sola estación central. De este modo, se descongestionaba el servicio de la estación de Abando, al mismo tiempo que se daba toda clase de facilidades al público para que no utilizase las líneas regulares de autobuses que prestaban su servicio por ambos márgenes de la Ría y que hacían una dura competencia al ferrocarril<sup>5</sup>.

El permiso para realizar las obras de la estación de Abando fue concedido, pero las obras avanzaban con lentitud. En 1933 Ricardo Bastida acusaba a la Compañía del Norte de esta falta de incentivos para abordar las reformas de la estación como consecuencia de la cercana absorción de la compañía por el Estado<sup>6</sup>. En este mismo año, el 22 marzo, tuvo lugar una reunión en la Diputación de Vizcaya en la que el aquel entonces ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, informó a las distintas entidades vizcaínas sobre el *Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao* que había desarrollado su ministerio<sup>7</sup>.

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

Para Prieto, los fundamentos del plan presentado eran esencialmente *ferroviario-comerciales*, sin que hubiese un trasfondo de mejora urbana. En definitiva, se trataba de preparar a Bilbao para un futuro comercial y portuario, dentro de la necesidad de coordinar la red ferroviaria vizcaína con el puerto de Bilbao y, también, de paliar la crisis de trabajo en la que se veía inmersa Vizcaya y, en particular, esta villa<sup>8</sup>.

En cifras globales, el Plan de la Comisión de Enlaces supondría 25 millones de pesetas iniciales, elevados a 55 millones por acuerdo y petición del Ayuntamiento. Con este plan se intentaba solventar, en parte, la situación económica de Vizcaya, en clara recesión ante la crisis del sector minero, sentando las bases para el desarrollo de aquel elemento que se veía como la panacea de todos los males de la provincia: el puerto comercial de Bilbao. A pesar de las manifestaciones del ministro de la naturaleza de este plan, no faltaron las quejas de algunos presentes en la reunión sobre su *vertiente política*, puesto que estaban muy próximas las elecciones a concejales, que luego se dieron en llamar *de los burgos podridos*<sup>9</sup>.

El objetivo fundamental de este plan ferroviario era el de solventar las deficiencias estructurales de los accesos a Bilbao de las cuatro grandes compañías ferroviarias que contaban con sus terminales en esta villa: Norte y Portugalete en vía ancha, y Santander y Vascongados en vía estrecha. Por lo tanto, se buscaba la integración y racionalización de los servicios ferroviarios de Bilbao mediante la variación de aquellos trazados y estaciones que dificultaban el desarrollo de un tráfico ferroviario fluido, al haber quedado desfasadas sus estructuras frente a las nuevas necesidades de transporte que exigía Bilbao y su provincia.

El plan de enlaces ferroviarios de Bilbao afectaba a la Compañía del Norte en cuatro aspectos: crear una estación de mercancías de pequeña velocidad en la Vega de San Mamés; construir un ramal directo o línea de enlace entre el ferrocarril del Norte y el de Portugalete; establecer

una estación de clasificación en Basauri; y por último, ordenar los servicios de la estación central<sup>10</sup>. De estos objetivos, el que contó con mayores cortapisas fue el de la nueva estación central, ante el elevado desembolso de capitales que suponía la remodelación de esta terminal<sup>11</sup>. De los proyectos presentados por la Comisión de Enlaces, la Compañía del Norte no ponía inconvenientes en abordar aquellas obras que implicasen una inversión rentable a corto plazo y cuya ejecución era inevitable para ella. Pero, si esos proyectos perseguían unos objetivos que no se adecuaban por completo a los de esta empresa, como era el caso de la remodelación de la estación central de Abando, ésta se negaba a abordarlos por cuenta propia. Para la compañía, estos trabajos exigían elevados desembolsos, cuya rentabilidad se daría a largo plazo, además el fantasma de la reversión de las líneas planeaba sobre la concesión de los empréstitos necesarios para la realización de estas obras.

Por otra parte, la estación terminal del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete se vio afectada por el Plan de Enlaces Ferroviarios de Prieto. Como consecuencia del nuevo proyecto de la estación del Norte, ésta ocuparía los terrenos en los que estaba situada la estación de Portugalete, por lo que se hacía necesario el traslado de esta última hacia el centro del Ensanche de Bilbao, en la intersección de las calles Hurtado de Amézaga y Bailén, con el puente de la Merced. De este modo, se acortaba la distancia entre el Casco Viejo, Bilbao la Vieja y el Ensanche. La compañía de Portugalete no aceptó la modificación del enclave de su estación, puesto que consideraba que el que tenía era el más adecuado para sus intereses<sup>12</sup>.

Al mismo tiempo, aunque el Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao se centraba en la resolución de los problemas planteados por las líneas de vía ancha, también abordaba la continuidad y coordinación del tráfico ferroviario de vía ancha con el de vía estrecha. Para ello, recogía la aproximación de las estaciones terminales de los ferrocarriles de vía estrecha hacia la estación central de Norte en Abando. Se pretendía centralizar las estaciones de Norte, Portugalete, Santander y Vascongados en una sola<sup>13</sup>. De este modo, las estaciones terminales de ambas compañías se acercarían al ensanche de Bilbao. Gracias a este plan se lograrían importantes mejoras en la explotación de las distintas compañías, al estar más cercanas al eje del tráfico ferroviario de vía ancha y al evitar con el traslado de sus estaciones la competencia de otros servicios de transporte fluvial y terrestre.

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

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

ferroviaria de 1941, se abordaron algunos de los proyectos recogidos por este plan, en particular, aquellos que trataban la racionalización de aquellas líneas que fueron estatalizadas, es decir, las líneas de vía ancha explotadas por las compañías de Norte y de Portugalete. En cuanto a los objetivos fijados para la red ferroviaria de vía estrecha y, en particular, la centralización de sus estaciones terminales quedaron en el olvido.

## **2.- La influencia de los ferrocarriles en la organización espacial: industria y demografía**

Los ferrocarriles jugaron un papel esencial a la hora de organizar el espacio industrial y demográfico del área comprendida por Bilbao y por su entorno. Al mismo tiempo que éstos favorecieron el desarrollo industrial, potenciaron la creación de importantes concentraciones urbanas. Ambos procesos, industrial y crecimiento urbano, se disputaban el mismo área de expansión, el área del Bajo Nervión, concretamente el espacio comprendido entre la desembocadura de la Ría y Basauri<sup>14</sup>. El puerto de Bilbao había sido un punto de intercambio comercial desde la época moderna<sup>15</sup>. Con el desarrollo de la minería vizcaína, a partir del segundo tercio del siglo XIX, se sentaron las bases del desarrollo espacial de la industrialización vizcaína y por extensión de su proyección urbana. Una vez constituida la gran industria siderúrgica en los márgenes del Nervión, el efecto de arrastre para la creación de nuevas empresas y el asentamiento demográfico fue fulminante hasta 1917. De este modo, se ramificó el asentamiento industrial desde su origen en la orilla izquierda de la Ría, hasta configurar lo que se ha dado en llamar el área del *Gran Bilbao*.

La mayor concentración industrial y demográfica del País Vasco hasta 1930 tuvo lugar en la zona que recorrían las líneas de Tudela (Castejón) a Bilbao y de Bilbao a Portugalete, desde el municipio de Basauri hasta la desembocadura de la Ría. Estas líneas, construidas en vía ancha, estaban inscritas dentro de la red general de los ferrocarriles españoles y ponían en contacto las producciones vascas con los centros de consumo, al mismo tiempo que permitían el abastecimiento de las materias primas necesarias para el desarrollo industrial y urbano de Bilbao y su área más directa de influencia. Además, Bilbao era la terminal del tráfico de hasta nueve compañías ferroviarias, lo que le confería un carácter de centro reorganizador del tráfico ferroviario tanto a nivel provincial como estatal con destino al exterior.

En cuanto al asentamiento industrial del área de influencia de Bilbao, hay que hacer dos claras diferenciaciones. En primer lugar, las grandes siderurgias estaban ubicadas en las afueras del perímetro de Bilbao, en el área directa de las líneas ferroviarias de vía ancha. De este modo, una de las grandes siderurgias vizcaínas, *La Basconia*, se encontraba instalada en Basauri y habría que recorrer todo Bilbao hasta casi la desembocadura de la Ría para hallar el grueso de este tipo de industria, concretamente en Baracaldo, Sestao y Santurce<sup>16</sup>. Estas empresas, que eran tributarias directas del mineral de hierro procedente de las minas vizcaínas, transportado a través de los distintos ferrocarriles mineros y de la Ría, buscaron la ubicación más idónea que les permitiese abastecerse sin problemas del carbón del que Vizcaya carecía<sup>17</sup>.

Además de esta gran siderurgia, Bilbao y su entorno contaban con un asentamiento industrial muy diversificado. Esto obedecía a dos factores que se combinaban con el desarrollo minero y siderúrgico de la zona. Bilbao, además de ser un importante nudo de comunicaciones terrestres y marítimas, constituía una de las mayores concentraciones urbanas de España. Esta aglomeración de gentes motivó el surgimiento de empresas destinadas al abastecimiento de esta población.

La metalurgia era el sector que dominaba el panorama industrial bilbaíno en la época de nuestro estudio. Durante los primeros años del siglo contó con una hegemonía que no perdió a pesar del desarrollo de otros sectores industriales. Las grandes siderurgias y talleres de transformaciones metálicas estaban enclavados en el perímetro de Bilbao, en las zonas de Bolueta, Deusto, Erandio, Olaveaga y Zorroza. Estas fábricas se encontraban ubicadas en las proximidades de los medios de transporte que podían abastecerlas de las materias primas y de la mano de obra necesarias para su producción, al mismo tiempo que facilitaban la puesta de sus productos en los circuitos comerciales, provinciales, españoles e internacionales<sup>18</sup>. Por último, en la zona comprendida entre Deusto y Zorroza se situaban los grandes astilleros vizcaínos, que se abastecían de la siderurgia asentada en los márgenes de la Ría.

En cuanto al resto de los sectores productivos asentados en el área de Bilbao, cabe destacar por su orden de importancia, tras la metalurgia, las industrias alimentarias y aquellas dedicadas a la fabricación de materiales de construcción, tanto industriales como urbanos. Estos dos sectores estaban íntimamente ligados con el desarrollo urbano de Bilbao y necesitaban abastecerse de materias primas de elevado volumen pero de bajo coste por unidad de transporte, como era el caso de los cereales, madera, cemento o tierras minerales. El ferrocarril y el puerto de Bilbao podían satisfacer esta demanda facilitando estos productos a unos precios estables, acercándolos desde sus puntos de producción hasta los centros de elaboración<sup>19</sup>

Por lo que se refiere a los sectores químico, textil y papelerero instalados en Bilbao, su evolución estuvo inmersa en la dinámica regida por la evolución industrial y urbana de esta ciudad y de su entorno. Todos ellos eran tributarios de los grandes medios de transporte para abastecerse de las materias primas que era necesario traer desde fuera de la provincia. Estos sectores estaban asentado en el área de cobertura del puerto de Bilbao y destacaba por su importancia el químico. Desde la fabricación de productos para consumo doméstico, la oferta se diversificó y especializó, dentro de la que destacaron con fuerza los abonos y fertilizantes químicos, destinados a mercados españoles y extranjeros.

Por último, al amparo del crecimiento urbano de Bilbao y de sus áreas colindantes, se desarrolló una serie de empresas destinadas a la fabricación de elementos de consumo doméstico, tales como calzado, cepillos, espejos, estuchería, joyería, instrumentos musicales, muebles, placas de cocina, tabaco, velas y toldos. Este tipo de producción apenas si tuvo incidencia, por su naturaleza, en el desarrollo de la demanda de transporte, por lo que tan sólo queda indicada como un baremo del grado de mejora de la calidad de vida de los residentes en estas áreas.

A la alta concentración industrial de las zonas recorridas por las líneas ferroviarias de Tudela a Bilbao y de Bilbao a Portugalete, se correspondió también la mayor aglomeración urbana de Vizcaya. Desde Basauri hasta Santurce, se sucedía a lo largo de todo el margen del río Nervión y de su Ría, un espacio urbano en el que se concentraban los índices de habitantes por kilómetro cuadrado más elevados de España<sup>20</sup>. Este hacinamiento humano y su crecimiento coincidieron, tanto en el tiempo como en el espacio, con la expansión industrial de la zona. El comienzo de este desarrollo urbano tuvo lugar a finales del siglo pasado, aunque no se consolidó hasta las dos primeras décadas del siglo XX. Entre 1900 y 1930, la explosión demográfica de las *ciudades dormitorio* como Basauri, Baracaldo, Sestao y Santurce, contrastó con el crecimiento sosegado de Bilbao.

Hay que apuntar que al crecimiento vegetativo de la población de Bilbao y de los municipios que formaban su área de influencia directa, se añadió la contribución de la fuerte emigración que desde finales del siglo pasado aportaba la fuerza humana necesaria para la industria de la zona. Trenes, tranvías y servicio de botes que cruzaban la Ría configuraban una nutrida red de comunicaciones que recorría estos municipios y que facilitaba el transporte diario de los obreros desde sus viviendas hasta las fábricas.

Esto explica el importante desarrollo urbano de Basauri, Baracaldo o Santurce, no parejo con la industria asentada en estos municipios, pero que limitaban con otros núcleos de fuerte desarrollo industrial como Bolueta o Sestao. Los medios de transporte, en particular el ferrocarril, favorecieron la organización industrial y urbana de ambos márgenes de la Ría y, en particular, en la margen izquierda donde la concentración urbana e industrial era mucho mayor. Gracias a la utilización la línea de Bilbao a Portugalete como una línea de cercanías, se permitió el acceso diario de la mano de obra a la gran siderurgia de Sestao y Baracaldo, al mismo tiempo que facilitaba la creación de nuevas empresas cuyas necesidades de materias primas ya estaban servidas por la conjunción del transporte marítimo y ferroviario.

Un factor fundamental para la agilización de las relaciones humanas entre los centros industriales y de asentamiento urbano era la periodización del transporte ferroviario. Así por ejemplo, en 1899, el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete contaba en invierno con un servicio cada media hora, desde las seis de la mañana hasta las siete y media de la tarde. En 1911, este horario se amplió con la misma periodización desde las 5,20 de la mañana hasta las 9 de la noche. En 1922, se mantenía el mismo horario, con la inclusión de trenes cada cuarto de hora en las horas punta, y en 1930 la frecuencia entre los trenes se reduce a veinte minutos, desde las 6,50 hasta las 21,30<sup>21</sup>.

Por lo tanto, los ferrocarriles permitieron una articulación del espacio industrial y urbano del área de Bilbao y de su zona de influencia. De este modo, la jerarquía ocupacional del espacio estuvo subordinada a la periodización de los medios de transporte, en particular del ferrocarril. Este permitió el rápido acceso de la mano de obra desde sus lugares de vivienda hasta las fábricas, lo que terminó por configurar un espacio mixto de asentamiento con una continuidad en la que la cabeza rectora de todo este engranaje era Bilbao.

### 3.- Los ferrocarriles y la segregación urbana de Bilbao

Bilbao, como centro rector del desarrollo económico que surgió a finales del siglo XIX a lo largo de la Ría del Nervión, sufrió los avatares de una villa de carácter comercial que acabó por convertirse en una de las mayores metrópolis españolas. En este proceso, la segregación urbana fue una de las pautas que marcaron la evolución de esta ciudad, de la que no fueron ajenos los medios de transporte y, en particular, el ferrocarril.

El periodo intersecular comprendido entre los años 1890 y 1905, fue un momento de transición en cuanto a la organización social y funcional de Bilbao. Los distritos de rentas más bajas eran: Bilbao la Vieja, San Francisco, las Cortes, el distrito del Hospital y del Mercado. Mientras, los distritos de Santiago, San Nicolás y Tívoli, contaban con una población más diversificada. En cuanto a la alta burguesía, se concentraba en los distritos de Santiago, San Nicolás y Ensanche, al mismo tiempo, los profesionales se agrupaban alrededor del Casco Viejo, en los distritos de Santiago y Mercado<sup>22</sup>.

Esta división social del espacio urbano estaba vinculada con la jerarquización de este espacio por los medios de transporte. Los distritos ocupados por las clases menos favorecidas eran los más alejados de las estaciones de ferrocarril, y a medida que nos acercamos a estas terminales las rentas comienzan a subir. La alta burguesía se concentraba en las inmediaciones de la estación del Norte en Abando, mientras que lo que podríamos llamar la clase acomodada buscaba su asentamiento en las cercanías de las terminales de aquellas líneas de vía estrecha que conectaban Bilbao con las comarcas y provincias adyacentes.

Entre 1905 y 1930, el incesante aporte de emigrantes buscó vivienda en los distritos tradicionales de rentas más bajas. A los antiguos arrabales, como el barrio de San Nicolás, Achuri, Bilbao la Vieja, San Francisco y las Cortes, se añadieron nuevas áreas suburbanas, como las zonas de Iturrubide, el Cristo y Zamácola. El asentamiento de estos emigrantes obedeció a un criterio selectivo, puesto que los grupos de procedencia rural vizcaína y guipuzcoana tendieron a asentarse en el Casco Viejo, mientras que los naturales del resto del Estado, ocuparon las zonas de San Francisco, las Cortes y Bilbao la Vieja. En este periodo, el Ensanche se convirtió en el hábitat de la clase media acomodada de Bilbao, mientras que la alta burguesía prefirió buscar su residencia en la zona de Las Arenas en el cercano municipio de Guecho<sup>23</sup>.

De nuevo, las pautas de asentamiento obedecían a la relación inversamente proporcional entre rentas y distancia de las terminales ferroviarias. Es decir, las zonas ocupadas por las rentas más bajas, tanto de ocupación tradicional, como de reciente asentamiento, eran las más alejadas de las estaciones. Lo que llama la atención es que los emigrantes provenientes del resto de Vizcaya y de Guipúzcoa prefiriesen establecerse en el Casco Viejo, donde convergían la totalidad de las líneas ferroviarias que se adentraban en estas dos provincias. Del mismo modo, es indicativo que los originarios del resto del Estado se instalasen en los barrios marginales de la otra margen de la Ría, como si la salida natural de los desembarcados de la línea del Norte fuese tirar calle arriba de la Estación y quedarse en estas zonas, sin atreverse a dar el paso a la otra orilla.



Es significativo también, el proceso de degradación social sufrido por la demarcación del Ensanche. En este periodo de tiempo dejó de ser la residencia de la alta burguesía bilbaína, para consolidarse en la zona de vivienda de la clase media acomodada, que además de contar con la proximidad de la estación del Norte, pronto se sumó a los nuevos medios de transporte, nos referimos al automóvil. La aparición de éste, supuso una desvinculación de las actividades urbanas que habían girado en torno al ferrocarril. De este modo, la expansión urbana de Bilbao contó con nuevos alicientes que permitieron su crecimiento hacia nuevas áreas.

Por otra parte, Bilbao pasó de ser un centro administrativo provincial a convertirse en el eje de un emporio económico de primer orden. Todas las actividades administrativas estaban centralizadas en el Casco Viejo<sup>24</sup>. Hasta la Guerra Civil, la mayor parte del comercio, el mejor mercado de abastos, los más representativos centros de la vida social, económica y administrativa de Bilbao se encontraban instalados en el Casco Viejo. Igualmente, en este marco se encontraban las terminales de un conjunto de líneas ferroviarias de vía estrecha, que además de enlazar Bilbao con su entorno más inmediato, la proyectaban hacia el resto de Vizcaya y, también, hacia Guipúzcoa. Con el desarrollo económico de Bilbao, los centros de actividades comerciales, administrativas y financieras dieron el salto hacia el Ensanche, sin embargo, las terminales ferroviarias de vía estrecha, no variaron su enclave. La competencia del transporte por carretera había herido gravemente las compañías ferroviarias, que no pudieron adaptarse a las necesidades de una urbe en expansión.

#### **4.- Influencia en la organización del esparcimiento**

Al mismo tiempo que Bilbao era un centro financiero, industrial y urbano de primer orden, esta villa ofrecía las necesidades de esparcimiento que sus habitantes requerían. Dentro de estas actividades de ocio, se reflejaba la diferenciación social de los bilbaínos. Las clases populares, por así decirlo, buscaban un espacio de ocio que raras veces era compartido por las clases más pudientes. Por ejemplo, no era lo mismo los bailes que al son de distintas bandas de música se organizaban en el parque del Arenal, que aquellas veladas que se celebraban en los distintos centros y clubes sociales de Bilbao. Lo que en este apartado no interesa reflejar es de que modo los ferrocarriles sirvieron a la organización del ocio de los bilbaínos y, también, de los foráneos de la villa. Para ello, hemos analizado el papel que jugaron los ferrocarriles en la organización y desarrollo de aquellas actividades lúdicas que se desarrollaban tanto fuera como dentro de Bilbao.

##### ***4.1.- Las diversiones fuera de Bilbao***

En este punto hemos abordado aquellas actividades que movían a los bilbaínos a buscar el esparcimiento fuera de su villa. Bilbao, como ciudad, ofrecía pocos lugares donde solazarse dentro de un entorno bucólico. Con excepción de los paseos por el corte de la Ría, poco más se podía encontrar. Así pues, los bilbaínos buscaron desde épocas tempranas una salida hacia aquellos parajes con los que comulgar con la naturaleza. Esta conexión se podía hacer, o bien, con la intercesión de vaco en la multitud de fiestas y romerías que se sucedían en periodo estival en las cercanías de Bilbao, o bien, solazándose con la merluza frita o el bacalao a la vizcaína que se servían en la multitud de los

chacolés que pululaban en el perímetro de la villa. Pero no todo era alegrar el cuerpo con comida, bebida y bailes, pasar el día en la playa o irse de excursión a lugares más o menos próximos eran actividades que pronto desarrollaron también los bilbaínos.

Sin duda alguna, las fiestas y romerías que se desarrollaban en los pueblos de Vizcaya y, también, fuera de ella fueron un aliciente para que los residentes en Bilbao saliesen de esta villa en búsqueda de diversión. La temporada de fiestas y romerías comenzaba en territorio vizcaíno a mediados de abril con las fiestas de Miraflores y finalizaba con las fiestas de San Fausto a mediados de octubre<sup>25</sup>. Ambos lugares estaban situados en el entorno de Bilbao y llegar a ellos era relativamente fácil.

Pero los bilbaínos también acudían a aquellas fiestas cuyo acceso les facilitaba un transporte rápido y barato como el ferrocarril. Desde la puesta en explotación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, pronto se pusieron trenes especiales con destino a aquellas fiestas y romerías que se desarrollaban en aquellos pueblos que la línea recorría. En 1876 se ofrecían servicios especiales para las romerías de Miravalles, Arrigorriaga y Basauri, al año siguiente la oferta se ampliaba a Orozco, en 1890 a esta propuesta se añadía la de Orduña y en 1895 la de Llodio<sup>26</sup>.

Desde un primer momento, la *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao* en combinación con la *Compañía del Norte* y, posteriormente, esta segunda después de absorber a la primera, ofrecieron trenes especiales a precios reducidos entre aquellas ciudades que recorrían sus líneas con aquellas en las que se celebraban fiestas y ferias. De este modo, en la temprana fecha de 1876, se establecían servicios especiales a menor precio entre Bilbao y otros puntos de la línea para acudir a las fiestas de San Isidro en Madrid. En 1877, con la situación política normalizada, esta oferta se amplió a San Sebastián, Logroño y Zaragoza. En 1879, se añadía Vitoria y también Madrid, con motivo en esta última ciudad de las fiestas por la boda del rey. En 1885, la oferta se incrementaba con Pamplona y Santiago de Compostela y cinco años más tarde, con la ciudad riojana de Haro<sup>27</sup>.

Por lo tanto, la Compañía del Norte fue ampliando sus servicios poco a poco, tanto fuera como dentro de Vizcaya. Dentro de este territorio, y a medida que el servicio fue mejorando, pronto se fueron añadiendo a los pueblos inmediatos a Bilbao localidades cada vez más alejadas de esta villa. Por otra parte, la misma dinámica se observa en la política de esta compañía destinada a propiciar el viaje de los usuarios a aquellas ciudades enclavadas en sus líneas y en las que se celebraban sus fiestas patronales.

Del mismo modo, a medida que se fueron construyeron los ferrocarriles de vía estrecha en el País Vasco, en particular aquellos que tenían en Bilbao sus terminales, la accesibilidad de esta villa hacia otros puntos festivos fue cada vez mayor. En el caso del *Ferrocarril Central de Vizcaya*, llama la atención el temprano interés de los organizadores de las romerías de San Juan en Urquiola (Durango) por la rápida construcción de este ferrocarril. En 1883, se alababa la labor de la empresa por facilitar la llegada de los cientos de romeros que acudían hasta Durango, tónica que se mantuvo en los años posteriores<sup>28</sup>.

El Ferrocarril Central y sus ampliaciones, agrupadas en 1907 en la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*, no sólo facilitaban el transporte de los romeros hasta Urquiola, sino que también disponían de servicios especiales, entre otros puntos, para las romerías de Galdácano, Amorebieta, Elorrio y Eibar. En el caso de Amorebieta, a la oferta de este ferrocarril se añadía la del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales<sup>29</sup>.

En cuanto a ambas márgenes de la Ría, a la labor del ferrocarril que facilitaba el traslado de los romeros desde Bilbao a los puntos de diversión, hubo que añadir los servicios prestados por los tranvías de sendas orillas. En la margen derecha, desde Deusto hasta Algorta, el tranvía fue el primero que puso coches especiales para las romerías de Deusto, Lamiaco, Ondiz (Lejona) y Algorta. En esta etapa, no faltaron incluso los vaporcitos que se unieron a este tipo de tráfico. Con la inauguración del *Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas* y su posterior ampliación hasta Plencia, trenes y tranvías ofrecían sus servicios a los bilbaínos para que pudieran acceder a los distintos espacios festivos<sup>30</sup>. En la margen izquierda, los bilbaínos podían acceder desde 1881 a las fiestas de Desierto, Portugalete y Cruces (Baracaldo), tanto en tranvía como en ferrocarril<sup>31</sup>.

En la zona minera, los ferrocarriles mineros también ofrecían trenes especiales para el traslado de los romeros. A veces, era necesario que el Ferrocarril de Triano y el de la Orconera se pusieran de acuerdo con el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete para combinar sus servicios, como en el caso de las fiestas de Ortuella, Gallarta, San Salvador del Valle y San Julián de Musques. Por lo demás, el ferrocarril de la Orconera facilitaba el acceso hasta las romerías de Baracaldo y de La Arboleda (Matamoros)<sup>32</sup>.

Para finalizar, el valle del Cadagua también pasó a formar parte del espacio festivo de los bilbaínos con la construcción del Ferrocarril del Cadagua y del Ferrocarril de la Robla. Ambas compañías ofrecían servicios, a veces combinados, para que los espíritus con ganas de fiesta, tanto del valle del Cadagua como de Bilbao, pudieran acercarse a las romerías de Sodupe, Valmaseda y Güeñes<sup>33</sup>.

Por consiguiente, las compañías ferroviarias se preocuparon en facilitar el traslado hacia los espacios festivos poniendo trenes especiales y rebajando los precios. A medida que fueron ampliando y mejorando sus servicios, estas compañías ofrecían una mayor área de cobertura que fue, sin duda alguna, aprovechada por los bilbaínos.

Además de fiestas y romerías, el domingo era el día por excelencia que los habitantes de Bilbao dedicaban a las más diversas actividades lúdicas. Por la mañana, además del paseo por el Arenal, amenizado por la banda de música, podían acercarse a la plaza del Mercado y, si era temporada, había también quien se acercaba al *Circo Gallístico*. Por la tarde, de nuevo los paseos de la villa y de sus alrededores se veían desbordados de gente, sin faltar expedicionarios que llegaban hasta las playas de Portugalete y de Las Arenas. Si era la época de romerías, se iba a ellas, sino, a los amantes de los bailes populares no les faltaba distracción en los *Campos Elíseos* ni en la *Casilla*. Además, los aficionados a los partidos de pelota podían gozar de este deporte en los dos frontones

cerrados que llegaron a construirse en Bilbao. Por la noche, las fiestas se sucedían en las sociedades y en los círculos, además, los teatros proponían una amplia oferta de representaciones.

Por lo tanto, el domingo era el día para solazarse fuera de Bilbao. Las noticias sobre el ingente número de expedicionarios que tomaban el tren o el tranvía para dirigirse a las playas cercanas son continuas. No faltaron algunas quejas de los usuarios, como en el caso del *Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*, porque las compañías no ponían el suficiente número de trenes para satisfacer la demanda de estos viajeros. Al mismo tiempo, tanto el ayuntamiento de las Arenas como el de Portugalete ofrecían festejos que atrajesen a estos viajeros e hiciesen mas grata su estancia en las playas. Por último, las compañías ferroviarias potenciaban de algún modo este transporte, variando sus horarios, ampliando el número de trenes y dilatando los viajes de regreso hasta Bilbao<sup>34</sup>.

Podemos concluir diciendo que a medida que se fue ampliando la oferta ferroviaria en Bilbao, el espacio lúdico del que podía disponer esta villa era cada vez mayor. Los trenes facilitaron el traslado de los bilbaínos hacia estos lugares de esparcimiento al ofrecer una demanda ferroviaria cada vez mas puntual y diversificada.

#### **4.2.- Bilbao como lugar de esparcimiento**

En Bilbao se podían encontrar los modos más variados de diversiones, desde las fiestas populares amenizadas por bandas de música, pasando por otras actividades más selectas como el teatro, los conciertos o las veladas en distintos clubes sociales.

Sin duda alguna, la diversión más popular de los bilbaínos eran los paseos. Las zonas por las que se paseaba eran el Arenal, el Campo Volantín, la Plaza Nueva, el Ensanche, la subida a Begoña, Archanda, e incluso se acercaban hasta el muelle de las Arenas en Guecho. En las zonas más céntricas de Bilbao, como la Plaza Nueva, el Arenal y la Plazuela de San Nicolás, estos paseos estaban amenizados por bandas de música que con sus sonos permitían marcarse más de un baile. Estos *bailes-paseos-conciertos* eran, sin duda alguna, actividades populares en las que no mediaba relación contributiva por parte de sus participantes. Eso si, el ayuntamiento de Bilbao cuidaba siempre de que el buen orden prevaleciese en este tipo de diversiones. Se trataba de un fenómeno estrictamente urbano y no se tiene constancia del interés de las autoridades bilbaínas o de las compañías ferroviarias por potenciar la participación de foráneos en ellas<sup>35</sup>.

Otro tanto de los mismo, pero en distinta escala social, pasaba con aquellos bailes que se celebraban en recintos cerrados. A estos lugares acudía lo más escogido de la sociedad bilbaína, aunque con el tiempo llegaron a popularizarse, como ocurrió con los *Campos Elíseos* o con los bailes que se celebraban en la *Casilla*<sup>36</sup>.

En cuanto a los Carnavales, la tónica de fenómeno urbano se repite, pero tal vez con menos intensidad que en los casos anteriores. De este modo, en 1877, la *Compañía del Tranvía de Bilbao a Las Arenas* puso un servicio especial para que aquellos que quisieran acercarse hasta Bilbao. Las diversiones que se podían encontrar en esta villa eran, máscaras, comparsas, estudiantinas, bailes, circos de gallos, paseos bailables por el Arenal y, para los más selectos, funciones teatrales y veladas<sup>37</sup>. Por otra parte, los carnavales también era una excusa para que los bilbaínos hicieran una

escapada hasta la capital del Reino u otras ciudades como San Sebastián. Con este motivo, la Compañía del Norte ponía servicios especiales para Madrid y otros puntos a precios reducidos<sup>38</sup>.

Por lo que se refiere al teatro, conciertos, ópera, zarzuela, teatro-circo y cine, ha sido casi nula la relación que hemos encontrado entre las empresas de los teatros donde tenían lugar estas representaciones con las compañías ferroviarias. Tan sólo con motivo de la inauguración del *Nuevo Teatro de Bilbao*, en 1890, la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete* puso en funcionamiento trenes especiales<sup>39</sup>. Por lo demás, las empresas concesionarias de los teatros y explotadoras de tranvías llegaron desde temprano a un acuerdo para establecer servicios después de cada función de teatro, lo que se aplicaba también a los conciertos, funciones de ópera, zarzuela y, con posterioridad, a las emisiones cinematográficas que también tenían lugar en estos recintos<sup>40</sup>. Por lo tanto, el ámbito de acción de este tipo de representaciones rebasaba la villa de Bilbao y se proyectaba a lo largo de todo el área de influencia de las empresas tranviarias por ambas riberas de la Ría, es decir, hasta Santurce por la margen izquierda y hasta Algorta por la margen derecha.

Sin embargo, los ferrocarriles sí que jugaron un papel importante en la organización de la fiesta taurina, ya fuese al permitir la llegada de los aficionados a las corridas celebradas en Bilbao, al favorecer su traslado hasta otras ciudades en las que se celebraban estos festejos, e incluso, al servir de medio de transporte para los toros. Desde fechas tan tempranas como 1876, la *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao* estableció, de acuerdo con la empresa concesionaria de la plaza de toros de Bilbao, trenes especiales a precios mas baratos mientras durasen las corridas. Esta tónica se mantuvo durante los años posteriores. En 1890, las compañías del Ferrocarril de Triano y del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete también establecieron trenes especiales para ir a los festejos taurinos de Bilbao<sup>41</sup>.

Al mismo tiempo, la Compañía de Tudela a Bilbao y su sucesora la Compañía del Norte, establecieron viajes especiales con destino a aquellas ciudades de sus líneas en las que se celebraban corridas de toros. Estos viajes a precios reducidos, eran aplicables en todas sus líneas. Así por ejemplo, los bilbaínos podían acudir gracias a un precio módico a los festejos taurinos que se celebraban en Logroño, Vitoria, San Sebastián, Valladolid y Pamplona<sup>42</sup>.

Por último, los ferrocarriles como signo de modernidad permitieron el traslado más rápido de los toros. Sin embargo, la tradición de traerlos *andando* desde sus lugares de origen hasta Bilbao aún pervivió durante algunos años. Por ejemplo, en 1876, mientras que los toros de la ganadería de Vicente Martínez fueron trasladados por ferrocarril, “debido a su estado de robustez”, el resto de los toros que se lidiaron ese año en Bilbao fueron trasladados campo a través. Este viaje constaba de varias etapas: a mediados de julio los *bichos* se encontraban en los campos de Aranda, el 15 del mes siguiente llegaron a Amurrio y tres días después al monte de San Roque, cerca de Bilbao, desde donde fueron trasladados hasta la plaza de toros. La afición taurómaca era tal en esta villa, que la *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao* organizó un tren especial para que los entusiastas pudieran acercarse hasta Amurrio para observar el ganado. Esta dinámica pervivió durante varios

años y se estableció como costumbre la excursión de los bilbaínos a los pastos de Amurrio para curiosear los toros destinados a las corridas de Bilbao<sup>43</sup>.

Para finalizar este apartado, apuntaremos que Bilbao también era un centro de atracción para los forasteros, particularmente en la época de fiestas. Además, Bilbao era un punto de redistribución de aquellos viajeros que en el verano buscaban descanso en playas y balnearios. En ese aspecto, aquellas compañías ferroviarias que tenían sus terminales en Bilbao favorecieron el trasiego de turistas hacia esta villa. Dentro de su radio de acción, las compañías ferroviarias que explotaban tanto los ferrocarriles de vía ancha como de vía estrecha, ofrecían viajes más adecuados a las necesidades de estos viajeros estacionarios<sup>44</sup>. De este modo, se creó un tránsito muy específico de pasajeros en el que Bilbao era la terminal ferroviaria desde donde se dirigían en otros medios de transporte hasta sus lugares de descanso.

Por lo tanto, como conclusión del presente trabajo, podemos establecer que los ferrocarriles jugaron un papel, sino fundamental, si esencial en el desarrollo económico, urbano, social y cultural de Bilbao. Esta villa, además de ser a finales del siglo XIX la terminal de una compleja infraestructura de transporte ferroviario, fue el escenario de un sorprendente progreso en todos los aspectos del que el ferrocarril no fue ajeno. Este medio de transporte, en combinación con el tráfico marítimo, favoreció la estructuración del espacio industrial y urbano, no solo de Bilbao, sino también de su entorno. De este modo, surgió *el área metropolitana de Bilbao*, en la que los centros financiero, económico y de asentamiento humano se fueron organizando en función de la accesibilidad y fluidez de intercambios que permitían los medios de transporte y, en particular, el ferrocarril. Al mismo tiempo, el ferrocarril propició la articulación del espacio de asueto para los habitantes de esta gran conurbación en la que se estaba convirtiendo Bilbao y su municipios cercanos.

---

<sup>1</sup> GONZALEZ PORTILLA, MANUEL y otros (1995) *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*. Leioa. Servicio Editorial Universidad del País Vasco. MACIAS MUÑOZ, M<sup>a</sup> OLGA (1994) *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Leioa. Servicio Editorial Universidad del País Vasco.

<sup>2</sup> REPARAZ, VALENTIN (1899) *Vizcaya a la mano. Completo y verdadero anuario-guía de toda la provincia para 1899*. Bilbao.

<sup>3</sup> La conexión entre las distintas compañías ferroviarias se podía realizar en ruta. Por ejemplo, desde las líneas de Vascongados, se podía acceder a las líneas de Norte y Santander en Dos Caminos y Azbarren respectivamente.

<sup>4</sup> BASTIDA, RICARDO (1934) *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*. Bilbao, p. 6. El autor de este folleto fue nombrado por Indalecio Prieto presidente de la Comisión de Enlaces de Bilbao.

<sup>5</sup> LEONTINO (1924) "La nueva Estación de Mercancías del Norte en Bilbao." *Revista Información*. Año X, n<sup>o</sup> 255, 30 de junio de 1924, pp. 399-402. LEONTINO (1925) "Los proyectos de nueva Estación monumental de Norte en Bilbao. Su importancia para la solución de los problemas viarios que patrocina la Junta de Obras del Puerto de Bilbao." *Revista Información*. Año XI, n<sup>o</sup> 275, 29 de abril de 1925, pp. 237-241.

---

<sup>6</sup> BASTIDA, RICARDO (1934) *Los enlaces...*, pp. 15-17.

<sup>7</sup> Indalecio Prieto Tuero había desarrollado los cargos de diputado provincial, concejal del Ayuntamiento de Bilbao y representante en Cortes también de esta villa por el Partido Socialista Obrero Español. Esta sucesión de cargos vinculados a Bilbao hacían de él un buen conocedor de la situación urbanística de este Ayuntamiento.

<sup>8</sup> BASTIDA, RICARDO (1934) *Los enlaces...*, pp. 13, 15-17 y 30-31. Los problemas urbanísticos que se planteaban eran los siguientes: aprovechar para fines urbanos los terrenos y edificios que quedarían sobrantes a causa de la centralización; evitar la obstrucción de las comunicaciones urbanas que producía la estación del Norte; y utilizar la sección de Achuri-Bolueta, de los Vascongados, empleándola para establecer un acceso a Bilbao, que sustituyese al de Miraflores.

<sup>9</sup> *Ibídem*, pp. 11 y 30-32.

<sup>10</sup> Todos estos proyectos habían sido contemplados con anterioridad en distintos proyectos y propuestas de diversas entidades vizcaínas. El Plan de 1934 los recogía de nuevo, puesto que los consideraba de fácil término y necesarios para Bilbao, ya que su materialización implicaba una importante mejora en los accesos ferroviarios de Bilbao y una racionalización del tráfico del Norte.

<sup>11</sup> BASTIDA, RICARDO (1934) *Los enlaces...*, pp. 17-22.

<sup>12</sup> *Ibídem*.

<sup>13</sup> *Ibídem*, pp. 17-22. La estación de Santander estaba situada en terrenos de la Concordia en Bailén, y se proyectaba el traslado de esta estación hasta la calle Hurtado de Amézaga, frente a la proyectada nueva estación de Portugalete. Del mismo modo, el plan recogía el proyecto de trasladar de la estación de Vascongados en Achuri hasta el muelle de La Naja el servicio de mercancías, mientras que el servicio de viajeros se realizaría en la estación Central del Norte. Esta solución planteaba la apertura de calles, ampliación de Hurtado de Amézaga y del paso de Recaldeberri.

<sup>14</sup> GONZALEZ PORTILLA, MANUEL (1981) *La Formación de la sociedad capitalista en el País Vasco*. San Sebastián. Haramburu. MONTERO, MANU (1990) *Mineros, banqueros y navieros*. Leioa. Departamento de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco.

<sup>15</sup> GUIARD, TEOFILO (1914) *Historia del Consulado de Bilbao*. 2 vol. Bilbao. La Editorial Vizcaína.

<sup>16</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE VIZCAYA (1900 y 1907) *Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907*.

<sup>17</sup> El abastecimiento de carbón a través del puerto de Bilbao, sujeto a las fluctuaciones del comercio internacional, fue simultaneado con la llegada de carbón leonés y palentino a través de la línea de la Robla, que tenía su terminal en Luchana-Baracaldo.

<sup>18</sup> De estas zonas, Bolueta, junto a la Ría de Bilbao, era tributaria directa de las líneas de Tudela a Bilbao y de Bilbao a San Sebastián, ejes directos de proyección hacia el puerto de Bilbao, Madrid y Guipúzcoa en dos sistemas de ancho viario diferente. Por su parte, Deusto y Erandio, situadas en la margen derecha de la Ría, contaban con la presencia de importantes dársenas, prolegómenos del puerto exterior. Por último, Deusto y Erandio eran las zonas peor atendidas por el ferrocarril, puesto que estaban servidas por la línea de Bilbao a Plencia, que tenía en Luchana-Erandio el punto de partida de la línea de Luchana a Munguía, ambas construidas en ancho viario de un metro. Por último, la zona de Olaveaga y Zorroza constituía el área que poseía una mejor conexión con los mercados españoles e internacionales. Estaba atravesada por la línea de Bilbao a Portugalete, además, en Zorroza enlazaba el Ferrocarril de la Robla con las líneas de Zorroza a Valmaseda y de Zorroza a Bilbao, explotadas por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, sin olvidar sus importantes fondeaderos en la Ría.

<sup>19</sup> Las fábricas de harina, pastas alimenticias y de cervezas se abastecían, en parte, a través de las líneas de Madrid a Irún y de Tudela a Bilbao, que atravesaban las áreas productivas de Tierra de Campos y zona alta del valle del Ebro. En cuanto a las fábricas dedicadas a la producción de materiales de construcción, destacaban la elaboración de cementos, ladrillos, mosaicos, productos refractarios y la transformación de maderas, todo ello destinado al desarrollo urbano e industrial de Bilbao y de su entorno.

<sup>20</sup> GOBIERNO VASCO. DIRECCION DE ESTADISTICA. ALAVA. VIZCAYA. GUIPUZCOA. (1900-1981)

---

*Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.*

<sup>21</sup> REPARAZ, VALENTIN (1899) *Vizcaya a la mano. Completo y verdadero anuario-guía de toda la provincia para 1899*. Bilbao. REPARAZ, VALENTIN (1911) *Vizcaya en la mano. Completo y exacto anuario-guía de toda la provincia para 1911*. Bilbao. REPARAZ, VALENTIN (1922) *Vizcaya en la mano. Anuario Comercial, Industrial, Profesional y Corporativo de Vizcaya y Comercial e Industrial de Guipúzcoa, 1922*. Bilbao. REPARAZ, VALENTIN (1930) *Vizcaya y Guipúzcoa en la mano. Anuario general de toda la provincia, 1930*. Bilbao.

<sup>22</sup> GONZALEZ PORTILLA, MANUEL (Dic.) (1995) *Bilbao en la Formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*. Bilbao. Fundación BBV. pp. 380-399. La mayor concentración de la alta burguesía se daba en el Campo Volantín, Ensanche de Albia, Gran Vía, calle Estación, Plaza Circular, primer tramo de Alameda de Urquijo, calle Estufa y alrededores de la Plaza Nueva.

<sup>23</sup> *Ibidem*, pp. 411-427.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 418.

<sup>25</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 17 de octubre de 1876, 16 de septiembre de 1877, 15 de abril de 1879.

<sup>26</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 20 de abril de 1876, 22 de julio de 1876, 25 de julio de 1876, 28 de septiembre de 1876, 30 de septiembre de 1876, 1 de octubre de 1876, 3 de septiembre de 1877, 30 de abril de 1890, 2 de mayo de 1890 y 6 de junio de 1895.

<sup>27</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 7 de mayo de 1876, 5 de septiembre de 1877, 16 de septiembre de 1877, 5 de octubre de 1877, 9 de octubre de 1877, 2 de septiembre de 1879, 25 de noviembre de 1879, 4 de julio de 1885, 22 de julio de 1885 y 27 de mayo de 1890.

<sup>28</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 11 de junio de 1879, 19 de junio de 1881, 15 de junio de 1883, 9 de junio de 1885 y 10 de junio de 1890.

<sup>29</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 9 de julio de 1885, 17 de julio de 1885, 24 de julio de 1885, 15 de septiembre de 1885, 11 de julio de 1890, 15 de julio de 1890, 9 de septiembre de 1890 y 8 de febrero de 1900. EL LIBERAL, 25 de junio de 1907.

<sup>30</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 29 de junio de 1877, 26 de julio de 1877, 10 de septiembre de 1877, 4 de agosto de 1881, 27 de julio de 1890, 27 de julio de 1895 y 30 de junio de 1920. EL LIBERAL, 30 de junio de 1902, 30 de junio de 1907 y 29 de julio de 1907.

<sup>31</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 13 de julio de 1881, 16 de junio de 1882, 22 de julio de 1884 y 20 de julio de 1885. EL LIBERAL, 2 de marzo de 1907.

<sup>32</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 28 de julio de 1885, 14 de mayo de 1890, 11 de junio de 1890, 20 de julio de 1890, 5 de agosto de 1890 y 12 de septiembre de 1890. EL LIBERAL, 12 de junio de 1902.

<sup>33</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 8 de agosto de 1895 y 6 de agosto de 1900. EL LIBERAL, 13 de agosto de 1902, 2 de abril de 1907, 23 de junio de 1907 y 10 de septiembre de 1907.

<sup>34</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 24 de agosto de 1875, 27 de junio de 1881, 3 de febrero de 1890, 31 de marzo de 1890, 15 de julio de 1890, 26 de julio de 1890, 9 de septiembre de 1890, 19 de septiembre de 1890, 30 de septiembre de 1890, 7 de octubre de 1890, 14 de octubre de 1890 y 25 de noviembre de 1890.

<sup>35</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 6 de agosto de 1875, 14 de septiembre de 1875, 23 de septiembre de 1875, 5 de junio de 1877, 13 de enero de 1875 y 1 de agosto de 1895. EL LIBERAL, 12 julio de 1902.

<sup>36</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 12 agosto de 1876, 2 de diciembre de 1877, 25 de octubre de 1879, 17 de junio de 1885 y 1 de agosto de 1890.

<sup>37</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 2 de febrero de 1877, 9 de febrero de 1877 y 17 de febrero de 1890.

<sup>38</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 16 de febrero de 1879, 26 de febrero de 1882 y 17 de febrero de 1890.

<sup>39</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 35 de mayo de 1890.

<sup>40</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 30 de agosto de 1879, 7 de octubre de 1884, 6 de septiembre de 1885, 20 de septiembre de 1885, 4 de enero de 1885, 12 de noviembre de 1885 y 30 de septiembre de 1930. EL LIBERAL, 23 de marzo de 1902, 4 de septiembre de 1907 y 5 de octubre de 1907



---

<sup>41</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 23 de julio de 1876, 28 de julio de 1877, 25 de julio de 1879, 3 de junio de 1885, 25 de abril de 1890 y 17 de agosto de 1890.

<sup>42</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 15 de septiembre de 1876, 1 de septiembre de 1879, 30 de julio de 1885, 5 de agosto de 1885, 19 de octubre de 1885 y 4 de julio de 1890.

<sup>43</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 10 de julio de 1876, 3 de agosto de 1876, 5 de agosto de 1876, 10 de agosto de 1876, 12 de agosto de 1876, 18 de agosto de 1876, 19 de agosto de 1876 y 18 de agosto de 1883.

<sup>44</sup> EL NOTICIERO BILBAINO, 4 de agosto de 1876, 11 de julio de 1877, 28 de agosto de 1877, 9 de agosto de 1879, 18 de agosto de 1883, 19 de agosto de 1890 y 22 de junio de 1910.