

EL EJE FERROVIARIO BILBAO-MEDITERRÁNEO: LA CONEXIÓN DE DOS MODELOS ECONÓMICOS COMPLEMENTARIOS (1920-1940)

Olga Macías Muñoz
Universidad del País Vasco

El principal objetivo de la presente comunicación es el de analizar las distintas iniciativas seguidas por las instituciones políticas y entidades económicas vizcaínas con el propósito de incrementar el tráfico ferroviario que tenía en Bilbao su terminal, con el área mediterránea peninsular. Desde la proyección de los primeros ferrocarriles españoles, las iniciativas de las distintas corporaciones vizcaínas se volcaron en conseguir que Bilbao se convirtiese en punto de paso obligado del tráfico ferroviario que desde el interior de España se dirigiese hacia los puntos de intercambio comercial internacional del Cantábrico. Con la construcción de la línea de Tudela (Castejón) a Bilbao, concedida como un ramal de la línea de Madrid a Irún, el puerto de Bilbao quedó adscrito a los nuevos circuitos comerciales de los que el ferrocarril era el eje incuestionable del transporte terrestre. De este modo, Bilbao se fue perfilando como la principal terminal de aquellas líneas ferroviarias de ancho normal que ponían en contacto el País Vasco con las cuencas del Duero y del Ebro, antesala éste última del Mediterráneo.

Sin embargo, pronto se pusieron en evidencia las deficiencias de la explotación de esta infraestructura ferroviaria vasca de vía ancha, creada sin la existencia previa de ningún plan general de ordenación ferroviaria. Los largos recorridos y trasbordos a los que estaba sometido el tráfico ferroviario que tenía su terminal en el puerto de Bilbao, obstaculizaban una conexión fluida con otros puntos peninsulares de redistribución de transporte. A esto hubo de añadir la crisis del sector minero y siderúrgico vizcaíno, el primero en claro retroceso desde los primeros años del siglo, y el segundo, afectado por la reorganización de la siderurgia europea tras la Gran Guerra Europea. Ante la situación de crisis que afectaba a todos los niveles de la economía vizcaína, las entidades económicas e instituciones políticas de esta provincia optaron por promocionar la reorganización de aquellas líneas generales para acortar y mejorar los recorridos entre el puerto de Bilbao con las cuencas del Duero y del Ebro, principales centros de producción agrícola y potenciales mercados de la industria vizcaína. Así mismo, el eje de transporte Cantábrico-Mediterráneo se estaba perfilando como una de

las bazas más importantes del comercio peninsular. No había duda, detrás todas estas iniciativas subyacía el objetivo de convertir el puerto de Bilbao en la terminal de los grandes circuitos ferroviarios españoles en el Cantábrico.

Desde la proyección de los primeros ferrocarriles españoles, las iniciativas de las distintas corporaciones vizcaínas se volcaron en conseguir que Bilbao se convirtiese en punto de paso obligado del tráfico ferroviario que, desde el interior de España se dirigiese hacia los puntos de intercambio comercial internacional del Cantábrico. La construcción de la línea de Tudela (Castejón) a Bilbao, en plena euforia de la exportación del mineral del anticlinal de la ría de Bilbao, y concedida como un ramal de la línea de Madrid a Irún, permitió que el puerto de Bilbao no quedase relegado de los nuevos circuitos comerciales de los que el ferrocarril era el eje indiscutible del transporte terrestre.

Después de la construcción de estas primeras líneas ferroviarias en vía de ancho normal, y que ponían en contacto el País Vasco con las cuencas del Duero y del Ebro, se dio paso a la construcción de nuevos ferrocarriles con el propósito de enlazar entre si las distintas provincias vascas, pero esta vez, utilizando el ancho viario de un metro y teniendo también en Bilbao sus terminales.

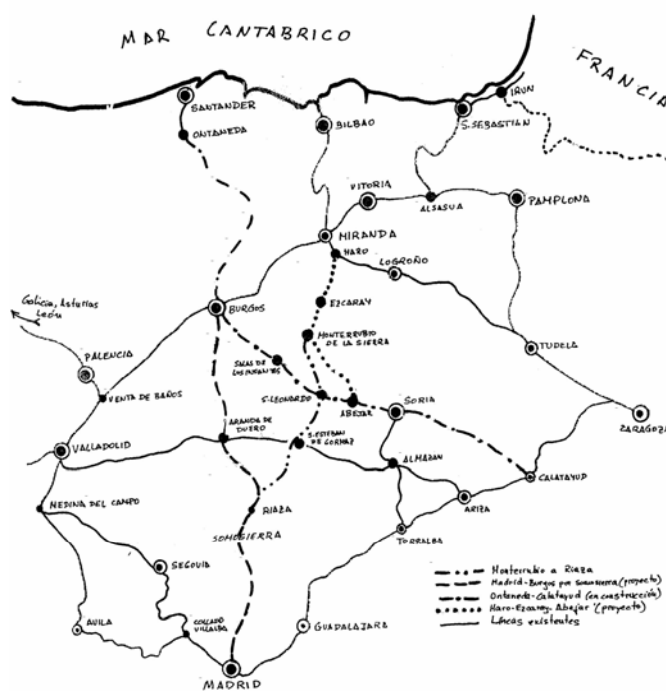
Creada esta estructura ferroviaria vasca, sin la existencia previa de ningún plan general de ordenación ferroviaria, comenzaron a ponerse en evidencia, con las exigencias económicas surgidas del nuevo orden nacido en la posguerra europea, las deficiencias de una explotación que se caracterizaba por largos recorridos y transbordos que dificultaban el tráfico ferroviario. A esto hubo de añadir, la crisis del sector minero y siderúrgico vizcaíno, el primero, en claro retroceso desde los primeros años del siglo, y el segundo, afectado por la reorganización de la siderurgia europea tras la Primera Guerra Mundial.

Ante la situación de crisis que afectaba a todos los niveles de la economía vizcaína, las entidades económicas e instituciones políticas de esta provincia optaron por promocionar la reorganización de aquellas líneas generales para acortar y mejorar los recorridos entre el puerto de Bilbao con las cuencas del Duero y del Ebro, principales centros de producción agrícola y potenciales mercados de la industria vizcaína. Además, el levante español se estaba convirtiendo en un polo de atracción especial para

los inversores mineros y siderúrgicos vizcaínos. Si a esto le añadimos el importante potencial del tráfico ferroviario que los puertos del Mediterráneo podían ofrecer al puerto de Bilbao con unas conexiones ferroviarias más óptimas que las existentes, tenemos todas las piezas necesarias para que los inversores vizcaínos, capitaneados por la Cámara de Comercio de Bilbao, propusiesen una serie de proyectos que mejorasen los enlaces entre el puerto de Bilbao con el área mediterránea peninsular. Detrás de todas estas iniciativas no subyacía otra idea que la de convertir el puerto de Bilbao en la terminal de los grandes circuitos ferroviarios españoles en el Cantábrico.

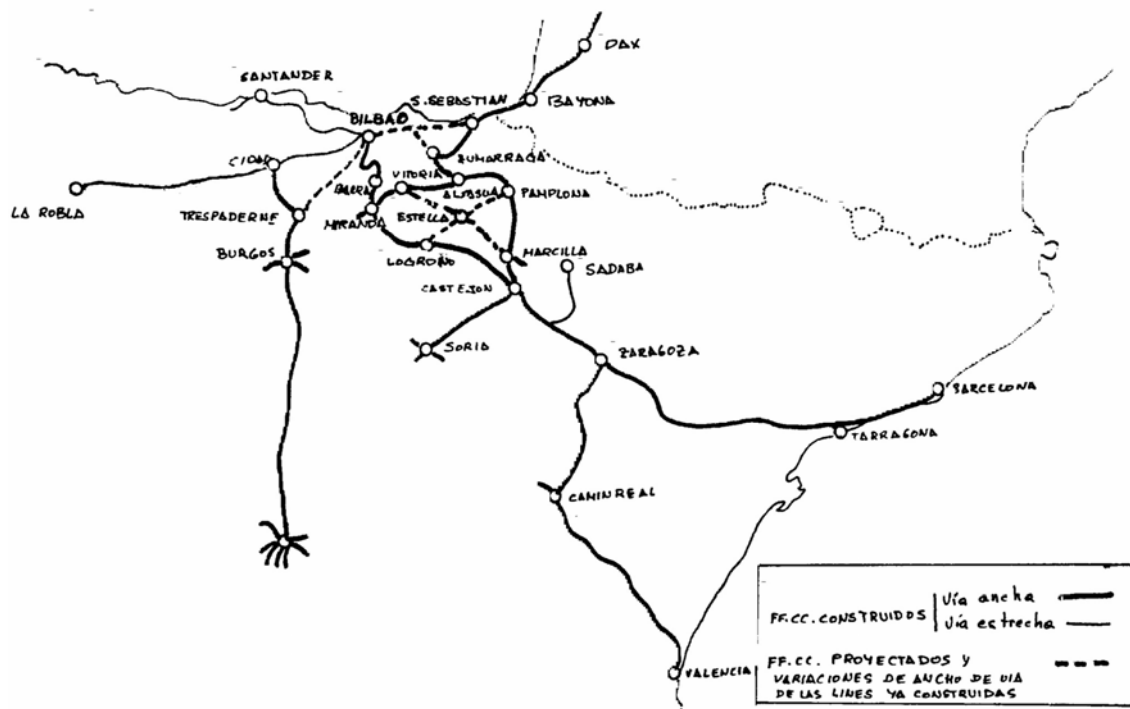
Los primeros pasos de estas actividades se encaminaron a acortar los enlaces ferroviarios entre las cuencas de los ríos Ebro y Duero con Bilbao. Desde la construcción de la línea de Tudela a Bilbao, en 1864, este enclave quedaba enlazado con el conjunto de líneas generales que desde Madrid se dirigía hasta Irún y Zaragoza. El eje más directo de las comunicaciones ferroviarias de Bilbao con estas líneas era Miranda de Ebro. A partir de este punto, Bilbao accedía a Zaragoza y Madrid a través de las líneas ferroviarias explotadas en vía ancha.

Mapa 1.- Proyectos de acortamiento de las conexiones ferroviarias entre la meseta y el valle del Ebro con los puertos del Cantábrico



Fuente: elaboración propia.

Mapa 2.- Ferrocarriles proyectados para completar las comunicaciones con Bilbao.



Fuente: elaboración propia.

Un segundo punto de contacto de Bilbao con estas líneas generales lo constituía el nudo ferroviario guipuzcoano de Zumárraga. Aquí se encontraba la estación conjunta de las líneas de vía estrecha que enlazaban Bilbao con San Sebastián, y la línea de vía ancha que enlazaba Irún con Madrid y Zaragoza.

Los trazados ferroviarios entre Bilbao con las zona del Ebro y del Duero obedecieron a los criterios seguidos en las primeras construcciones ferroviarias. Según estos principios generales, la rentabilidad de las líneas construidas era directamente proporcional al número de habitantes de las poblaciones por las que atravesaba y a la menor pendiente de su trazado. A este objetivo hubo que añadir los intereses de los primeros inversionistas de estos proyectos ferroviarios, vinculados con los grupos financieros de los Pereire y los Rothschild, para las líneas de Madrid a Irún y de Madrid a Zaragoza respectivamente.

Los intereses foráneos marcaron la dirección de las primeras líneas ferroviarias sin tener en cuenta los gobiernos que aprobaron estos proyectos, las necesidades internas del país. Esto afectó de un modo directo al País Vasco, y en particular a Bilbao y a su

puerto. Si bien, los trazados ferroviarios de las líneas generales que atravesaban esta zona no eran los más adecuados, en especial con la cuenca del Ebro, el tráfico entre Bilbao y esta área fue fluido, desde la compra de la línea de Tudela a Bilbao por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en 1878¹.

1.- Los enlaces con la cuenca del Ebro

Las deficiencias de la construcción de los primeros ferrocarriles que unían Bilbao con las zonas altas del Duero y del Ebro comenzaron a hacerse patentes a comienzo de la década de 1920². Por estas fechas, la industria vizcaína estaba inmersa en la crisis de la posguerra europea, a lo que había que añadir el agotamiento de las minas y la aprobación de nuevos proyectos ferroviarios que tenían su terminal en el puerto de Santander.

Como consecuencia de esta crisis productiva en dos de los pilares que habían mantenido el nivel del tráfico ferroviario y portuario de Bilbao, había que suplir este vacío con la aportación de otras producciones, al igual que de nuevos elementos que hiciesen salir a Bilbao de la crisis comercial en la que estaba inmersa, y que a la vez creasen una corriente de tráfico estable y duradera. Las nuevas producciones que podrían reemplazar a los sectores mineros e industriales en crisis, eran los productos agrícolas de la zona comprendida por la Rioja y la Baja Navarra, y los yacimientos mineros de la Sierra de la Demanda³.

¹ Durante la explotación de la línea de Tudela a Bilbao por la Compañía del ferrocarril de mismo nombre, el tráfico por esta línea sufrió un gran revés debido a la competencia entablada por la Compañía del Norte en su línea de Alsasua a Irún. Esta competencia desapareció con la compra por Norte de la línea de Tudela a Bilbao, convirtiéndose desde entonces en una de las líneas que mayores beneficios aportó a la compañía.

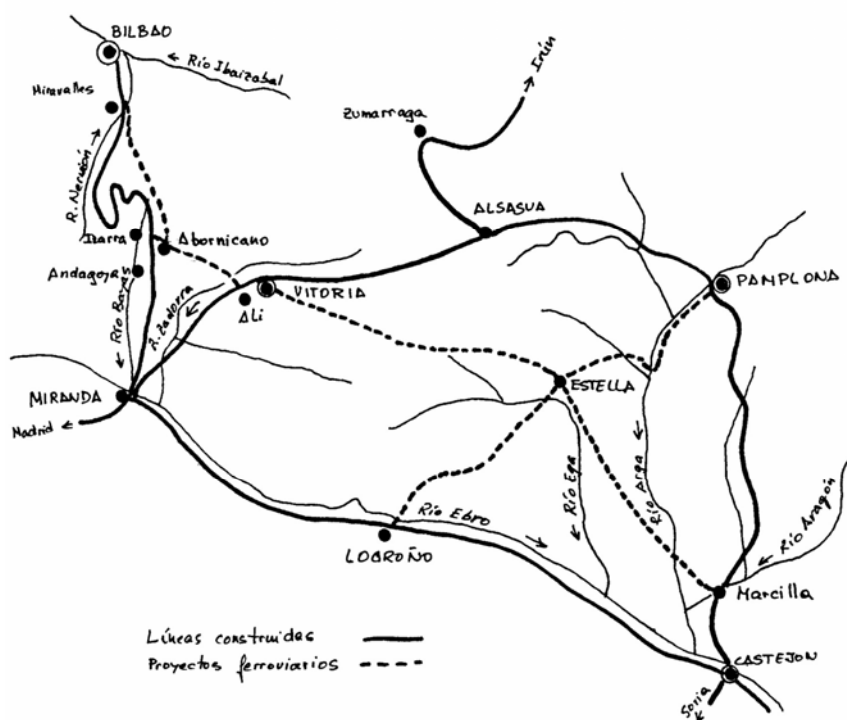
² Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao (A.C.C.B.) Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Proyecto del Ferrocarril de Enlace de la cuenca del Ebro con la del Duero*. Octubre de 1923. Págs. 2-6.

³ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Memoria del proyecto del Ferrocarril de Haro a Abejar, págs. 4-7, y Memoria del Proyecto del Ferrocarril de Estella a Logroño, págs. 2-8. Se preveía que la producción agrícola de la zona del Ebro se incrementase debido a los planes de riego y embalses que estaba llevando la dictadura de Primo de Rivera dentro de su Plan General de Obras Públicas. En cuanto a las expectativas sobre la explotación de los distintos minerales existentes en la cuenca minera de Monterrubio, Bezares y Peña Robiñideras, situada en la Sierra de la Demanda, estaban respaldadas por los estudios geológicos realizados. La buena calidad del mineral ferruginoso y del carbón existente en este área permitía su utilización en la elaboración de productos siderúrgicos. Con la construcción de un ferrocarril, estas producciones accederían de un modo directo al centro de elaboración industrial y redistribución comercial que constituía Bilbao.

A la crisis del sector minero e industrial vizcaíno, hubo que añadir el peligro que suponía para el desarrollo económico de la provincia y, en particular, del porvenir del puerto de Bilbao, la inclusión en el plan general de ferrocarriles secundarios y estratégicos de la línea Calatayud-Soria-Burgos-Ontaneda-Santander, que enlazaba la línea del ferrocarril Central de Aragón con la capital cántabra.

A entender de las entidades políticas y económicas vizcaínas, la construcción de esta línea podría poner en peligro el futuro del puerto de Bilbao, como el centro de abastecimiento y redistribuidor de mercancías que era, puesto que al carácter estratégico de la línea de Calatayud a Santander había que añadir un carácter netamente comercial al acortar los recorridos ferroviarios entre el Mediterráneo y el Cantábrico⁴. De llevarse a cabo esta línea, la distancia ferroviaria de Madrid y Zaragoza con Santander sería mucho menor que la existente entre estas ciudades con Bilbao, con la consiguiente desviación del tráfico ferroviario hacia el puerto de Santander.

Mapa 3.- Proyectos de acortamiento de las distancia entre Bilbao y la cuenca del Ebro.



Fuente: elaboración propia.

⁴ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Instancia presentada por la Diputación de Vizcaya, Ayuntamiento de Bilbao y Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao al Directorio Militar*. 14 de julio de 1924. Sin paginar.

Ante los problemas económicos internos de Vizcaya, y la competencia que supondría para el puerto de Bilbao la construcción de la línea de Calatayud por Burgos hasta Santander, las entidades económicas bilbaínas no desestimaron esfuerzos en promover distintas iniciativas que hiciesen salir a la economía vizcaína de la crisis en la que estaba inmersa.

De este modo, por idea de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Bilbao se convocó a una reunión el 18 de agosto de 1923 a los representantes de los Bancos y Cajas de Ahorros locales, Junta de Obras del Puerto, grandes industrias, Diputación provincial de Vizcaya, Ayuntamiento de Bilbao, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y distintas entidades de orden económico⁵. En esta reunión los representantes de la Cámara expusieron un proyecto ferroviario que minimizase los perjuicios que la construcción del ferrocarril estratégico de Calatayud a Santander podría suponer para la provincia de Vizcaya.

1.1.- El acercamiento de la cuenca del Ebro a Bilbao: el proyecto del Ferrocarril de Haro a Abejar

El motivo de la reunión habida el 18 de agosto de 1923 en la Cámara de Comercio de Bilbao fue el de dar a conocer a los representantes de las *fuerzas vivas del país* el proyecto del ferrocarril de Ezcaray-Abejar⁶. Se presentaba este proyecto como la posibilidad de convertir el ferrocarril estratégico de Calatayud a Santander en una fuente de riqueza y movimiento para el puerto de Bilbao. Para ello, el proyecto presentado enlazaba la línea de Calatayud a Santander con la línea de Castejón a Bilbao⁷.

Este proyecto contó con la con la inmediata y favorable acogida de los representantes de las entidades bancarias, industriales y corporaciones presentes en la citada reunión. De este modo, con el propósito de que la iniciativa saliese adelante, en esta reunión quedó establecida una comisión especial para el estudio de los ferrocarriles del puerto de

⁵ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Informe sobre la constitución de la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao*. Año 1924. Págs. 1-16.

⁶ *Ibidem*.

⁷ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Proyecto del Ferrocarril de Haro a Abejar*. Memoria descriptiva. 1924. Págs. 1-12.

Bilbao, con la colaboración de todos los bancos locales y grandes industrias⁸. Esta comisión, nacida con un carácter especial y transitorio⁹, se constituyó con representantes de las siguientes entidades: Cámara de Comercio de Bilbao, bancos locales y cajas de ahorros, Junta de Obras del Puerto, grandes industrias vizcaínas, Diputación provincial de Vizcaya, Ayuntamiento de Bilbao y Compañía del Ferrocarril del Norte.

En la composición de esta comisión se veían aunados los intereses del puerto de Bilbao, de la industria e instituciones políticas vizcaínas, y de la principal arteria ferroviaria que recorría la provincia. Todos ellos eran componentes de un engranaje económico que languidecía y que, si no se ponía remedio, podría quedar marginado de los circuitos económicos españoles e internacionales, si es que se llegaba a construir el ferrocarril estratégico de Calatayud a Santander.

El estudio definitivo del proyecto del ferrocarril de Haro a Abejar fue desarrollado por los ingenieros de caminos José Orbegozo e Ignacio Rotaeché con el apoyo económico de las entidades apuntadas anteriormente. Los promotores de este proyecto argumentaban que una línea ferroviaria que enlazase la ciudad de Haro con la de Calatayud a Santander en la estación de Abejar, complementaría y perfeccionaría los fines que el Estado perseguía al incluir la línea de Calatayud a Santander en plan de ferrocarriles estratégicos¹⁰.

Así mismo, se recalcan los aspectos técnicos, comerciales y estratégicos del ferrocarril proyectado. El trazado de esta línea, construido en el ancho viario normal¹¹,

⁸ A.C.C.B. *Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Informe sobre la constitución de la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao*. Págs. 12-16. Las entidades que prestaron su apoyo a la nueva comisión fueron: Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Crédito de la Unión Minera, Banco Vasco, Banco Urquijo Vascongado, Banco Agrícola Comercial, Sucursal del Banco Español del Río de la Plata, Caja de Ahorros Vizcaína, Caja de Ahorros Municipal, Altos Hornos de Vizcaya, Compañía Anónima Basconia, Echevarría, S.A., Unión Española de Explosivos, Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques y Bodegas Bilbaínas.

⁹ Como consecuencia de las actividades llevadas a cabo por la Comisión especial para el estudio de los ferrocarriles del puerto de Bilbao, encaminadas al estudio de proyectos que favoreciesen el desarrollo económico vizcaíno, pasó a convertirse en la Comisión Permanente de los Ferrocarriles de Vizcaya el mismo año de su constitución, con el apoyo de las entidades financieras que respaldaron su creación.

¹⁰ A.C.C.B. *Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Proyecto del Ferrocarril de Haro a Abejar*. Memoria descriptiva. 1924. Págs. 1-12.

¹¹ Desde la inauguración del ferrocarril de Bilbao a Portugalete en 1886, no se había construido en Vizcaya ninguna línea ferroviaria utilizando el ancho de vía normal. Las razones de este

atravesaba una de las zonas más ricas en cuanto a yacimientos mineros y explotaciones forestales se refiere del norte de España, al mismo tiempo que favorecería la defensa del sector occidental al permitir la concentración de fuerzas militares en la zona de San Sebastián-Pamplona-Tafalla-Estella-Vitoria-Bilbao, que pudiera extenderse hasta Miranda y Castejón¹².

Los objetivos planteados por dicho proyecto eran los siguientes: acortar y mejorar las comunicaciones con Valencia, puesto que Bilbao, por su posición geográfica, era el puerto más importante del Cantábrico, y el que más directamente se podía enlazar con aquella población, con gran beneficio del interés general; comunicar los criaderos de carbón de Burgos y principalmente los de mineral de hierro de la zona de Monterrubio con el centro siderúrgico más importante de España; mejorar las posibilidades económicas de la explotación de la zona forestal, haciendo que la línea proyectada la pusiese en comunicación con un centro de consumo y transformación tan importante como el de Bilbao; y extender la influencia de puerto hasta la región alta del Duero, enlazándola con el puerto del Cantábrico geográficamente más cercano¹³.

De esto, se desprende que los dos beneficiarios directos de la construcción de esta línea eran la siderurgia vizcaína y el puerto de Bilbao, directamente enlazados entre sí y partícipes del desarrollo de otros sectores económicos, sobre todo de la banca. Para la siderurgia, este proyecto suponía, ante todo, el acceso desde las mismas minas hasta las factorías, de la fuerza y de la materia prima necesaria para la elaboración de sus productos, además de conectar de un modo directo con los nuevos polos de producción siderúrgica valencianos¹⁴.

fenómeno hay que centrarlas en el relieve de las zonas por las que atravesaban estas líneas y por la economía que suponía la explanación de la vía de un metro. De hecho, en la mentalidad de los promotores ferroviarios vascos subyacía la idea de que la rentabilidad de las líneas construidas utilizando el ancho viario normal estaba en función de su conexión con la red general de líneas españolas.

¹² A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Proyecto del Ferrocarril de Haro a Abejar*. Memoria descriptiva. 1924. Págs. 1-12.

¹³ *Ibíd.*

¹⁴ La totalidad de la gran siderurgia vizcaína estaba asentada, para estas fechas, desde Bolueta (zona de Bilbao colindante con Basauri) hasta Sestao a lo largo de la ría de Bilbao y con el recorrido paralelo a ella de las dos únicas líneas construidas en ancho viario normal en Vizcaya, la línea de Tudela a Bilbao y su prolongación desde Bilbao hasta Portugalete.

Para el puerto de Bilbao y el sistema de transporte por él regido, la construcción de esta línea significaba el paso a nuevas regiones por todo el valle del Ebro hasta el Mediterráneo y su hegemonía para toda la región alta del Duero.

Y por último, para el conjunto de la economía vizcaína, y en especial del área de Bilbao, la construcción de este proyecto ferroviario podía significar el despegue definitivo y su consolidación como una fuerza económica de primer orden dentro del ámbito español.

1.2.- Los apoyos al proyecto. La asamblea de Haro.

La importancia que revestía el proyecto ferroviario de Haro a Abejar se vio refrendada por los apoyos que recibió, provenientes de todos los sectores productivos de las zonas que se verían afectadas por la construcción de esta línea. Desde la primera instancia presentada por los promotores del proyecto al Presidente del Directorio Militar el 12 de junio de 1924, solicitando la aprobación del proyecto de la línea de Haro a Abejar, el respaldo de las entidades económicas, políticas y obreras vizcaínas fue unánime¹⁵.

Aparte de los promotores del proyecto que se han citado anteriormente (entidades políticas, grandes industrias y banca), a esta instancia se unieron las firmas de los representantes de: la Cámara de la Propiedad Urbana, la Liga Vizcaína de Productores, Centro Industrial, Círculo de la Unión Mercantil e Industrial, Agrupación de Sociedades Anónimas del Norte de España, Asociación de Navieros, Asociación de Consignatarios, Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa, Colegio de Corredores de Comercio, Colegio de Corredores Intérpretes de Buques, Colegio de Agentes y Comisionistas de Aduanas, Colegio Pericial Mercantil, Sociedad de Trabajos de Muelle, Gremio de Hierros y Metales, Gremio de Patronos de Artes Gráficas de Vizcaya, Agrupación de Patronos, Albañiles, Canteros y Carpinteros, Solidaridad de Obreros Vascos y Unión General de Trabajadores.

¹⁵ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Expedientes de la Comisión de Ferrocarriles. *Instancia elevada por la Excm. Diputación de Vizcaya, el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, la Cámara de Comercio y distintas entidades al Directorio Militar, en favor de la activación del expediente del proyecto ferroviario de Haro a Abejar.* Bilbao, 12 de junio de 1924. Sin paginar.

Efectivamente, todas las fuerzas económicas vizcaínas, desde las organizaciones patronales hasta las agrupaciones obreras, pasando por los intermediarios del transporte en todas sus vertientes, se volcaron en un proyecto ferroviario que se vislumbraba como la panacea para todos los males que sufría la economía vizcaína del momento.

Sin embargo, la construcción de este ferrocarril no sólo afectaba a Vizcaya, y a las gestiones realizadas por las entidades de esta provincia se sumaron organismos del Levante, y sobre todo las autoridades y organizaciones económicas de poblaciones de la Rioja¹⁶. Para los representantes de la agrupaciones levantinas, el proyecto vizcaíno tenía una ventaja, Bilbao, frente a Santander, constituía un mercado y centro distribuidor de primer orden para la producción agrícola valenciana.

De la misma opinión eran las entidades riojanas que respaldaban el proyecto, a lo que se añadía que con su construcción se abriría la puerta del acceso directo al mercado de Madrid para los productos riojanos, y esta postura se materializó en la asamblea que tuvo lugar en Haro el día 7 de febrero de 1926¹⁷.

A esta reunión, en la que estuvieron presentes los promotores vizcaínos del ferrocarril¹⁸, asistieron los representantes de los propietarios de las minas de la zona de Monterrubio, de las diputaciones y cámaras de comercio de las provincias de Alava, Soria, Logroño y Zaragoza, de los ayuntamientos de los municipios afectados y de las cámaras de comercio de Valencia y Pamplona¹⁹.

No se pudo pedir una mayor participación de los implicados en la construcción de la línea, en un momento en el que el expediente de concesión parecía congelado por la

¹⁶ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Expedientes de la Comisión de Ferrocarriles. Instancia elevada por la Excm. Diputación de Vizcaya, el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, la Cámara de Comercio y distintas entidades al Directorio Militar, en favor de la activación del expediente del proyecto ferroviario de Haro a Abejar. Bilbao, 22 de julio de 1924. Sin paginar. Los organismos del Levante español que apoyaron este proyecto fueron los siguientes: Cámara de Comercio de Valencia, Fomento Mercantil e Industrial, Cámara Oficial Agrícola Valenciana, Federación Naranjera de Valencia, Federación Valenciana de Sindicatos Agrícolas, Diputación Provincial de Valencia, Ateneo Mercantil, Unión Gremial y Diputación Provincial de Teruel.

¹⁷ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Expedientes de la Comisión de Ferrocarriles. *Conclusiones de la Asamblea de Haro en favor de la construcción del Ferrocarril de Haro a Abejar*. Haro, 7 de febrero de 1926. Págs. 1-6.

¹⁸ *Ibidem*. Con excepción de corporaciones obreras y consignatarios de transportes.

¹⁹ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Conclusiones de la Asamblea de Haro en favor de la construcción del Ferrocarril de Haro a Abejar*. Págs. 1-6.

burocracia del Directorio Militar, y en el que los planes de obras públicas apuntaban al desarrollo de una basta red hidrográfica a lo largo de las cuencas del Duero y del Ebro, junto a la reorganización de la red ferroviaria española²⁰.

Todos los elementos que de algún modo atenazaban las economías de las zonas afectadas por el desarrollo de la línea, se vieron reflejados en las conclusiones de la Asamblea de Haro.

En primer lugar, se solicitaba la inclusión en el Plan Nacional de Ferrocarriles el acortamiento Miranda-Madrid, con la ejecución de la línea Haro-Riaza-Monterrubio-San Leonardo-Burgo de Osma-Riaza por las siguientes razones: carácter estratégico de la línea al abrir un nuevo paso en la cordillera ibérica; importancia de la riqueza minera de Monterrubio, como necesario y futuro abastecimiento al centro siderúrgico de Bilbao, constituyendo la línea la única solución de transporte que permitiría la explotación de aquel criadero en condiciones económicas; a su vez, esta línea permitía la explotación de la riqueza forestal de los pinares de las provincias de Logroño, Burgos y Soria; favorecía la explotación y las comunicaciones de la zona agrícola que se extiende en todo el alto Duero hasta el límite de la influencia de Valladolid; suponía, también, un acortamiento de 110 kilómetros sobre el recorrido existente con la frontera francesa en Hendaya; y, para finalizar, acercaba la riqueza agrícola de la Rioja a Madrid, importante centro de consumo y que por su concurrencia que otros mercados haría abaratar los precios de los productos en esa plaza²¹.

En segundo lugar, se solicitaba también, incluir en el plan de ferrocarriles, para su inmediata construcción la línea de Calatayud a Castejón, por constituir el enlace más corto entre el Mediterráneo y el Cantábrico, formando con la línea Miranda a Castejón y el Central de Aragón, una importante arteria transversal en una de las zonas de mayor riqueza de España²². Y por último, se solicitó la inclusión en el plan, también para su inmediata construcción, de la línea de Vitoria a Izarra, puesto que suponía un

²⁰ El Directorio Militar aprobó en 1924 el Estatuto Ferroviario, según el cual se creaba un Plan Nacional de Ferrocarriles en el que se incluían las líneas de urgente construcción, dentro de las cuales no fue reconocida la línea de Haro a Abejar.

²¹ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Conclusiones de la Asamblea de Haro en favor de la construcción del Ferrocarril de Haro a Abejar*. Págs. 1-6.

²² *Ibidem*. La representación de Soria se opuso a esta conclusión de la Asamblea por estimar más conveniente el ferrocarril de Castejón a Soria, que en esos momentos estaba en construcción.

acortamiento de cuarenta kilómetros entre Vitoria y parte de Navarra con el puerto de Bilbao, con sólo la construcción de veintiséis kilómetros²³.

A los intereses de las entidades vizcaínas de impulsar la siderurgia y revitalizar el puerto de Bilbao, se añadían los intereses de las zonas directamente implicadas con la construcción de la línea de Haro a Abejar, y su proyección hasta Calatayud. Esta zona comprendía las estribaciones de las cuencas del Duero y del Ebro, área de gran riqueza agrícola, y que debido a los planes hidrográficos de la dictadura, se preveía un fuerte incremento de las producciones.

La única manera de dar salida a esas producciones, era un modo de transporte eficaz combinado con terminales de tráfico que absorbiesen esta producción, consumiéndola o redistribuyéndola hacia otros mercados. Por consiguiente, el único medio que podía hacer frente al transporte de la producción agraria de la zona anteriormente citada, a un coste que favoreciese su entrada en nuevos mercados, era el ferrocarril.

Para las zonas altas del Duero y del Ebro, la salida tradicional de sus producciones eran las líneas radiales que tenían como terminales la estación fronteriza de Irún, y los centros consumidores y expendedores de Bilbao y de Madrid. Estas líneas construidas con las deficiencias propias de la época, se desarrollaban por trazados que podían ser mejorados con el acortamiento de las líneas.

El eje de comunicaciones que constituía Castejón, hacía posible el enlace entre las cuencas del Ebro y del Duero y su acceso al Mediterráneo, al Cantábrico y a Madrid. A pesar de ello, las distancias a recorrer, sobre todo para llegar a Bilbao, dificultaban un tráfico fluido, cuestión importante a tener en cuenta, puesto que la mayor parte de los productos transportados eran productos perecederos.

Las líneas de urgente construcción solicitadas por los presentes en la Asamblea de Haro (Haro-Abejar, Calatayud-Castejón y Vitoria-Izarra) constituían los ejes alrededor de los que se había movido la política ferroviaria del País Vasco, y de sus conexiones con las provincias limítrofes. De llevarse a cabo estas líneas, se acortaban las distancias ferroviarias de Bilbao con su entorno inmediato y con las terminales del tráfico general español. De construirse la línea de Vitoria a Izarra, desde Bilbao se podría acceder a

²³ *Ibidem*.

Vitoria sin pasar por Miranda y enlazando con el ferrocarril Vasco-Navarro, se llegaba hasta Estella, en plena Ribera Navarra.

Del mismo modo, de llevarse a cabo el proyecto de Calatayud a Castejón, este último enclave se constituiría en el eje ferroviario Mediterráneo-Cantábrico, teniendo en Bilbao la terminal mas cercana, en detrimento de las aspiraciones del puerto de Santander.

1.3.- Conclusiones

La Asamblea de Haro fue el último gran intento de las entidades de las provincias interesadas en la construcción del ferrocarril de Haro a Abejar²⁴. El cambio de la legislación ferroviaria con la implantación del Estatuto ferroviario de 1924 exigía que el estado debía de ser el constructor de las nuevas líneas, cediéndolas posteriormente en explotación, independiente o conjunta, a empresas privadas. La inseguridad de este sistema de explotación, a la que se añadieron las dificultades en la aplicación del Estatuto y las dificultades burocráticas en la tramitación del expediente motivaron el abandono del proyecto.

También influyó la concesión del proyecto del ferrocarril de Logroño a Pamplona en 1930 y la posibilidad de cambiar el ancho viario métrico al normal del ferrocarril Vasco-Navarro, puesto que hicieron renacer las esperanzas de ampliar el área de actuación del puerto de Bilbao hacia la Rioja y la Ribera Navarra.

El proyecto ferroviario de Haro a Abejar, constituyó el último gran intento de las entidades vizcaínas por utilizar el ferrocarril como *motor del desarrollo económico* de la provincia. A mediados de los años veinte el llamado *Problema Ferroviario*, es decir la endémica insuficiencia de los productos de las compañías ferroviarias²⁵, puso en evidencia que el ferrocarril era un medio eficaz siempre que se invirtiese en su constante remodelación.

²⁴ Las iniciativas a favor de la construcción de este ferrocarril se fueron acallando poco a poco, aunque no se olvidaron por completo, hasta la organización de la Red Nacional de Ferrocarriles en 1941.

²⁵ Esta insuficiencia de los productos de la explotación de las compañías se debía, entre otros factores, al incremento del precio de las materias primas, cargas sociales y a la cercanía de los plazos de concesión de las compañías, quienes se veían reacias a pedir empréstitos con los que mejorar sus servicios.

La falta de inversiones en obras de infraestructura provocaron el anquilosamiento del sector, que veía impotente como otro medio de locomoción, el automóvil, arrastraba la demanda de transporte que el era incapaz de absorber, perdiendo de este modo el monopolio del transporte terrestre que el ferrocarril había ejercido desde finales del siglo pasado.

2.-Las soluciones al nudo ferroviario de Miranda del Ebro: el acortamiento de las distancias ferroviarias de Bilbao con las cuencas del Ebro y del Duero

A partir del eje ferroviario de Miranda del Ebro, se proyectaban las líneas de ancho normal que desde Madrid se adentraban en el País Vasco con destino a Bilbao e Irún, y también las que se dirigían hacia el valle del Ebro con destino en el Mediterráneo. Era por lo tanto, el paso obligado entre las cuencas del Duero y del Ebro, entre el Cantábrico y el Mediterráneo.

Lo que en un principio supuso un enclave ferroviario adaptado a las necesidades de la construcción y explotación a bajo coste de líneas, cuya función no era otra que la de dar salida a la producción del interior de España hacia la frontera francesa, con el tiempo, se convirtió en un pesado lastre para las conexiones ferroviarias internas, y en particular para las de Bilbao con Burgos y con Vitoria.

La evolución del tráfico ferroviario, y el desarrollo de nuevos proyectos ferroviarios, y en particular de aquellos que hacían peligrar el tráfico que desde este punto se desarrollaba con Bilbao, fueron los alicientes necesarios para que las entidades empresariales vizcaínas, bajo la tutela de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, propusieran distintas soluciones planteando la eliminación del paso de las líneas ferroviarias por Miranda.

Dos fueron las soluciones planteadas: el ferrocarril de Vitoria-Izarra y el de Bilbao-Trespaderne. La primera línea citada tenía como objetivo principal acortar la distancia ferroviaria de Bilbao con Vitoria, es decir, con Navarra, el valle del Ebro y, por lo tanto con el Mediterráneo, aunque indirectamente también reducía el recorrido con Burgos, acercando la cuenca del Duero hacia Bilbao.

Por otra parte, la línea de Bilbao-Trespaderne perseguía el acortamiento de la distancia entre Burgos con Bilbao aprovechando la construcción del Ferrocarril del Mediterráneo, también llamado el ferrocarril directo Burgos-Santander, y temido por las implicaciones que su construcción podría acarrear al desarrollo del puerto de Bilbao. De llevarse a cabo estos dos proyectos, Burgos pasaría a constituirse en el eje de las comunicaciones ferroviarias de aquellas líneas radiales que se dirigían desde Madrid hacia el País Vasco.

2.1.- El enlace directo de Vitoria con Bilbao: el ferrocarril de Vitoria a Izarra

El objetivo de este proyecto era el trazado de una línea férrea de ancho normal y vía sencilla, que arrancando de la línea de Madrid a Hendaya, en las inmediaciones de Vitoria (Ali), empalmase en la estación de Izarra con el ferrocarril de Castejón-Bilbao. De este modo, se acortaba aproximadamente en un tercio (43 kilómetros) el trayecto Vitoria-Bilbao en vía ancha, que como consecuencia del rodeo que suponía bajar hasta Miranda, era de 138 kilómetros, es decir más del doble de la distancia que había por carretera. Con la construcción de esta línea se conseguiría poner fin al aislamiento ferroviario existente entre Bilbao y Vitoria, al mismo tiempo que facilitaría el intercambio entre la zona fabril y comercial bilbaína y la región de Vitoria, marcadamente agraria²⁶. Pero, ¿cuál fue el origen de este distanciamiento ferroviario existente entre Vizcaya y Vitoria?

El origen de este eje ferroviario hay que buscarlo en las primeras concesiones de las líneas que se dirigían hacia el País Vasco. La ley de 9 de julio de 1856, que otorgaba la concesión del último trozo de la línea del Norte (desde Burgos a la frontera por Miranda, Tolosa e Irún), contenía en uno de sus artículos adicionales, la autorización para anunciar la subasta de la línea Tudela por Logroño a Bilbao pasando por Vitoria o Miranda, según el trazado que resultase más conveniente. En otro artículo adicional de la misma ley, se hacía referencia a la línea Alsasua-Zaragoza, de este modo, se sentaban las bases de la red ferroviaria entre el Ebro y el Cantábrico, y se comenzaba a perfilar lo que entonces se llamaba el *ferrocarril vizcaíno* ²⁷.

²⁶ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Proyecto de replanteo previo de la línea Ali (Vitoria)-Izarra*. Año 1942. Memoria, págs. 1.

²⁷ *Ibidem*. Págs. 4

En virtud de estas leyes, orientó sus trabajos la Comisión del Ferrocarril Vizcaíno, que se había constituido en marzo de ese año, compuesta fundamentalmente por importantes elementos del comercio de Bilbao²⁸. Por Real Orden de 6 de Julio de 1857 se aprobó el ferrocarril de Tudela a Bilbao a Miranda, pasando por Orduña y Areta. De este modo, quedó planteada la situación ferroviaria entre Bilbao y Vitoria que aún día pervive²⁹.

Los proyectos ferroviarios destinados a solventar las deficiencias de este enlace ferroviario, arrancaron prácticamente desde la fecha de la concesión de la línea Tudela a Bilbao por Miranda, sin que ninguno de ellos se llevara a efecto³⁰. Hasta principios del siglo XX, con el cambio de legislación ferroviaria, no tuvo lugar la intervención del Gobierno, al quedar incluida la proyectada línea de Vitoria a Bilbao, en vía estrecha, primero en la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos del 26 de marzo de 1908 y, después, en la del 23 de febrero de 1912. Con la renovación de la legislación en materia ferroviaria, que supuso la promulgación del Estatuto Ferroviario de 12 de julio de 1914, se dio paso a la configuración definitiva del proyecto del Ferrocarril de Vitoria a Izarra.

Según el Plan de Urgente Construcción de Ferrocarriles, nacido al amparo del Estatuto Ferroviario de 1924, la Comisión Mixta determinó por razones estratégicas la utilización de la vía ancha para la construcción de la línea Vitoria-Izarra. Esta postura cristalizó en la Real Orden de 15 de noviembre de 1924, que disponía la apertura de un concurso de proyecto para el ferrocarril secundario, con garantía de interés por el Estado, de Vitoria a Izarra, y a ser construido en vía normal³¹. En virtud de estas condiciones, se redactó un proyecto que ajustaba en sus líneas generales al trazado de 1890, y que ascendía a un presupuesto total, sin incluir el material móvil, de 10 millones de pesetas. Estos trabajos fueron promovidos por la compañía *Ferrovías Alavesas S.A.*, que se había constituido en Vitoria para impulsar los proyectos de vías férreas que, en

²⁸ *Ibídem*. Al mismo tiempo, las principales entidades bilbaínas y riojanas, conseguían reunir mediante una suscripción los fondos necesarios para el estudio tres proyectos ferroviarios, uno que uniese Vitoria con Bilbao a través del valle de Arratia, otro que enlazase ambas ciudades por Miranda y por Orduña, y un tercero que partiendo de Tudela empalmase con uno de los anteriores.

²⁹ *Ibídem*. El 15 de julio del mismo año se anunciaba la subasta con la subvención de 360.000 reales de vellón por kilómetro, lo que suponía un término medio entre los distintos valores que la ayuda oficial importaba para otras concesiones contemporáneas.

³⁰ *Ibídem*. Págs. 4-5. El primer anteproyecto de un ramal ferroviario de 18 kilómetros entre Crispijana e Izarra data de 1862 y en 1890, como consecuencia de una serie de artículos que se publicaron en *El Anunciador Vitoriano*, apareció un nuevo proyecto del Ferrocarril Vitoria-Izarra.

³¹ Gaceta de Madrid. 23 de noviembre de 1924.

un primer momento, pudieran interesar a Alava, y que también pudiesen afectar a las provincias vecinas³².

Mapa 4.- Distancias kilométricas entre Bilbao, Miranda y Vitoria.



Fuente: elaboración propia.

Así mismo, se contó con el apoyo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, que encuadró su labor de apoyo, en presentar la línea de Vitoria-Izarra como el complemento indispensable para la mejora de las comunicaciones ferroviarias de Vizcaya con Álava, Navarra y con el valle del Ebro, y por ende con el Mediterráneo.

El Consejo Superior de Ferrocarriles incluyó el Ferrocarril de Vitoria-Izarra dentro de su Plan General de Ferrocarriles³³ y a la información pública abierta para su construcción acudieron las corporaciones provinciales de Álava, apoyadas por sus

³² A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Proyecto de replanteo previo de la línea Ali (Vitoria)-Izarra*. Memoria, págs. 7.

³³ Gaceta de Madrid. 13 de marzo de 1925.

homónimas vizcaínas³⁴. Sin embargo, el proceso de gestión de este ferrocarril quedó paralizado al no conseguir sus promotores que ni entidades privadas, ni el Estado abordasen la construcción de la línea. Las causas de esta paralización hay que buscarlas en la política ferroviaria seguida desde la dictadura de Primo de Rivera. El apoyo gubernamental iba encaminó casi exclusivamente al desarrollo de las líneas consideradas de categoría nacional, y que constituían la base del plan preferente de urgente construcción (Reales Decretos del 5 de marzo y del 3 de diciembre de 1923).

A esta postura, se sumó la crisis de las explotaciones ferroviarias, a la vez que la competencia del tráfico por carretera al amparo del Plan del Circuito de Firms Especiales. Este estado de cosas creó una corriente de opinión contraria a la construcción de nuevas líneas, que alcanzó su cota máxima con la labor de la República. La primera medida tomada por ésta, consistió en derogar toda la legislación ferroviaria de la dictadura, al mismo tiempo que paralizó la tramitación de aquellos expedientes que se hallaban en curso para la construcción de nuevas líneas ferroviarias. Esta tónica se mantuvo a lo largo de todo el periodo republicano, agudizada por la crisis económica del momento. En líneas generales, los distintos gobiernos republicanos limitaron su labor ferroviaria a la realización de aquellas líneas que tenían un marcado carácter político o simplemente como remedio al paro obrero³⁵.

2.2.- El enlace directo de Burgos con Bilbao: el ferrocarril de Bilbao a Trespaderne

El enlace ferroviario de Burgos con Bilbao se vio condicionado desde que se estableció la construcción de la línea Tudela-Bilbao a través de Miranda, buscando el valle del Ebro por motivos puramente económicos, puesto que este trayecto resultaba el más adecuado por los bajos costes de la explanación y posterior explotación de las líneas. Mientras que las deficiencias de este trazado se habían puesto en manifiesto en las relaciones ferroviarias entre Vitoria y Bilbao, parece que las necesidades del tráfico entre el interior con Bilbao estaban suficientemente servidas por esta línea, a tenor de la falta de proyectos ferroviarios que auspiciasen su reforma o la construcción de otra línea que acortara las distancias kilométricas.

³⁴ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar. Documentos pertenecientes a la Sección de la Comisión de Ferrocarriles.

³⁵ Una prolongación del proyecto del Ferrocarril de Vitoria-Izarra, lo constituyó el proyecto de la línea de Andoyaga a Miravalles, cuyo propósito era el de evitar el paso por Orduña. Esta línea fue recogida por el Plan de Ferrocarriles de 1941.

Hubo que esperar hasta 1918, cuando se trató la construcción de un ferrocarril directo de la frontera francesa a Madrid, para que se presentase una petición de enlace de Bilbao con esa línea. Con posterioridad, se estudió la posibilidad de pasar la divisoria entre el Ebro y Duero, por la línea Haro-Abejar. Ambos proyectos se vieron abocados al fracaso.

El momento de abordar el acortamiento de la distancia ferroviaria entre Burgos y Bilbao vino dado por construcción del ferrocarril de Ontaneda-Calatayud, también llamado Ferrocarril del Mediterráneo, y que debía prolongarse hasta Santander. El objetivo de este ferrocarril era acortar las distancias entre el Levante y Madrid con Santander.

El eje de estas comunicaciones lo constituía Venta de Baños, donde se unían las líneas provenientes de Madrid y del Mediterráneo. Con la construcción de la línea Ontaneda-Calatayud, el nuevo eje ferroviario con Santander quedaría situado en Burgos, con lo que las distancias ferroviarias con este punto serían menores, en detrimento del puerto de Bilbao. Desde que el Directorio Militar inició la tramitación del ferrocarril de Ontaneda-Calatayud, fue considerado un peligro para el provenir del puerto de Bilbao, y desde entonces, distintas entidades vizcaínas, encabezadas por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao trabajaron por impedir su construcción³⁶. Después de diversas iniciativas abocadas al fracaso, la concesión definitiva del ferrocarril de vía ancha entre Ontaneda y Calatayud a las Diputaciones de Zaragoza, Soria, Burgos y Santander, tuvo lugar por Real Orden del 12 de septiembre de 1924³⁷. Acto seguido se dio comienzo a las obras de este ferrocarril.

El 15 de agosto de 1927 se promulgó un Real Decreto Ley por el que se modificaba esta concesión, y en el que se fijaba el alcance de la intervención económica del Estado en la terminación del ferrocarril de Calatayud-Ontaneda, parado por aquel entonces en Ciudad ante las dificultades técnicas y financieras para cruzar la divisoria cantábrica. Según esta normativa, podría modificarse la terminación de la línea, sin que el Estado estuviese obligado a contribuir más que lo establecido el proyecto primitivo. Por Real Orden de 14 de agosto de 1929, el Estado sustituyó el proyecto Ciudad-Ontaneda por el

³⁶ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar. *Exposición a los Poderes Públicos de las Corporaciones Oficiales y Entidades Económicas, Patronales y Obreras de Vizcaya*. Bilbao, 13 de noviembre de 1935, págs. 3.

³⁷ PÉREZ DEL MOLINO HERRERA, Eduardo (1935). *El ferrocarril Santander-Mediterráneo*. Santander. Págs. 2-6

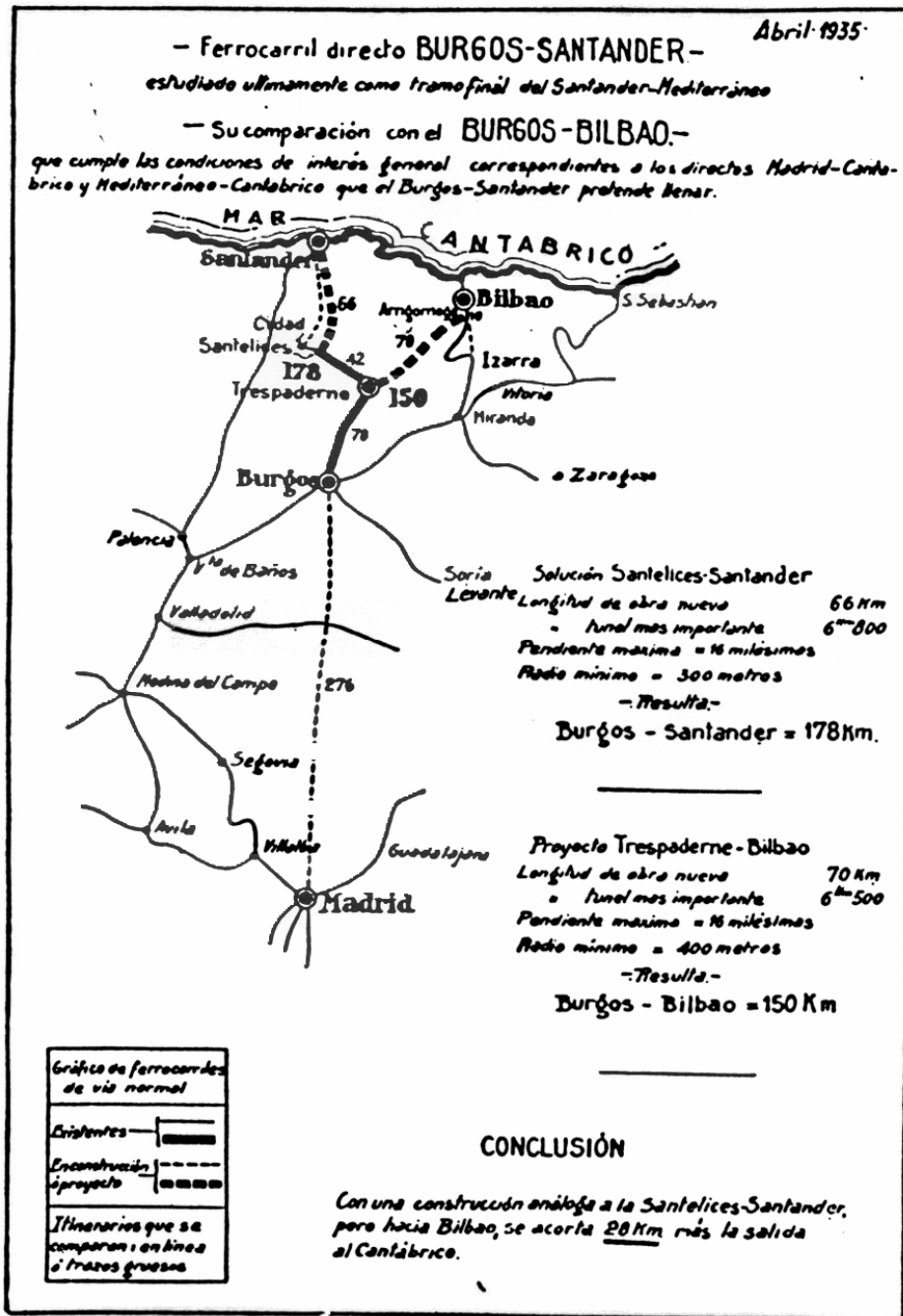
de Ciudad-Renedo, y con el Decreto-Ley de 15 de agosto de 1927 se resolvió que el Estado contribuiría con el capital ya establecido para la línea de Ciudad-Ontaneda³⁸.

Este proyecto no cuajó por haber fallado la Compañía y las entidades locales al no conseguir el capital necesario para abordar las obras. Es más, se denuncia la existencia de una serie de maniobras contra la construcción del Ferrocarril de vía ancha entre Ontaneda y Calatayud. Entre estas destacaban las siguientes: se atacó el crédito de la Compañía Santander-Mediterráneo al realizarse una investigación judicial sobre las acciones de la Compañía, lo que condujo a que al terminar la Compañía su primer trozo y desear negociar en una emisión al público el primer aval, ningún banco español se prestó a ello, por lo que hubo de hacer uso de su crédito en el extranjero; la Compañía del Norte, compró el Ferrocarril Central de Aragón, continuación natural del de Calatayud a Valencia, al tiempo que anunciaba el enlace de esta línea con una nueva, para unir la de Caminreal a Zaragoza con la de Alsasua-Zaragoza; un grupo de financieros afines a la Compañía del Norte adquirieron la mayoría de las acciones del ferrocarril de La Robla, que tenía en Ciudad su empalme con la línea de Santander-Calatayud, de este modo, Norte controlaba los dos extremos de esta línea; campaña virulenta del diario El Sol, periódico de raíces bilbaínas, cuyo redactor técnico pasaba poco después a un destacado puesto en la Compañía del Norte; oposición del Ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, a la construcción del último tramo de la línea, a pesar de la política de apoyo a las obras ferroviarias de urgente construcción y a los enlaces ferroviarios de Madrid, Barcelona y Bilbao. Según este testimonio, todo apuntaba a la oposición del grupo inversionista vinculado con la Compañía del Norte y con la banca bilbaína, que veía peligrar el monopolio que tenía establecido del transporte del interior de la península con el puerto de Bilbao, al amparo de unas tarifas menores que las aplicadas a los transportes con el puerto de Santander³⁹.

³⁸ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar. *Exposición a los Poderes Públicos de las Corporaciones Oficiales y Entidades Económicas, Patronales y Obreras de Vizcaya*. Págs. 3-4. Bilbao. 13 de noviembre de 1935. El estado contribuiría con los 39 millones fijados, la compañía abonaría unos 14 millones, y el resto del coste de la construcción, que ascendía a unos 22 millones, mas el material móvil, que correría a cargo de las Diputaciones interesadas.

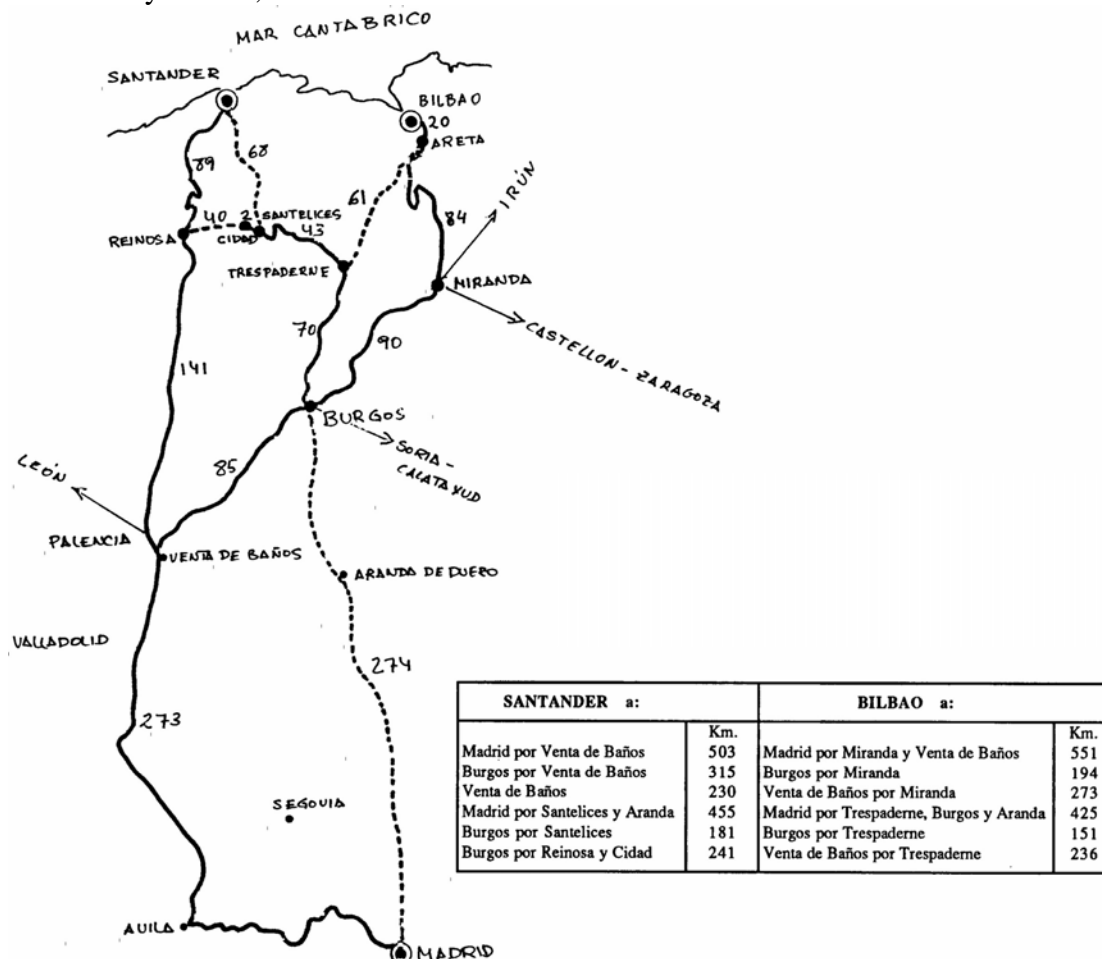
³⁹ Pérez del Molino Herrera (1935), págs. 1-10.

Mapa 5.- Ferrocarril directo Burgos-Santander, 1935.



Fuente: Anteproyecto del Ferrocarril directo Burgos-Santander. 1935.

Mapa 6.- Croquis de las comunicaciones del interior de España con el Cantábrico para Santander y Bilbao, 1935.



Fuente: elaboración propia.

Nada nuevo se produjo hasta el año 1933 en el que comenzaron realizarse las gestiones necesarias para la construcción del ferrocarril. Según las Reales Ordenes del 15 de julio de 1933 y del 4 de enero de 1934, el Ministro de Fomento encomendó a una Comisión Oficial de Ingenieros del Estado la confección del proyecto de terminación de la séptima sección Ciudad-Santander⁴⁰.

En abril de 1935, la Comisión técnica del Ayuntamiento de Santander estaba a punto de terminar y entregar su proyecto, con la pretensión de que esas obras se incluyesen en un

⁴⁰ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles. Sin catalogar. Memorias, informes leídos y datos referentes al Ferrocarril de Trespaderne-Areta. *Escrito o informe de los comisionados de Madrid, entregado a la Mesa durante la reunión del día 12 de diciembre y leído en la misma por el señor Hurtado de Saracho*. Sin paginar.

proyecto de ley depositado en el Congreso. Este proyecto de ley tenía carácter general, y hacía más de un año que estaba depositado en las Cortes y su objetivo era que el Estado terminase los ferrocarriles que en esos momentos estaban en construcción. El comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya consideraba que era una verdadera ley del candado, puesto que el Estado no volvería a hacer ferrocarriles en tanto no se terminasen los incluidos en dicho proyecto⁴¹.

La pugna entre Bilbao y Santander

La finalización del trazado completo del Ferrocarril de Mediterráneo parecía inminente con la construcción por el Estado de la línea Santelices-Santander. Frente a esta posible construcción se aunaron los esfuerzos de las entidades políticas, económicas y sociales bilbaínas, quienes reunidas en asamblea llevada a tal efecto el 29 de abril de 1935 en los solares de la Diputación vizcaína apoyaron la construcción de una línea férrea que enlazase Trespaderne con Bilbao⁴².

En las conclusiones de esta asamblea se defendía la construcción de esta línea como el único medio de salvar a Vizcaya de la recesión económica que supondría la competencia portuaria de Santander. Ante la crisis de la minería vizcaína, la única solución viable era el favorable desenvolvimiento del puerto de Bilbao en combinación con las comunicaciones ferroviarias con el interior de España, y en particular, con Navarra, salida directa hacia el Ebro y el Levante español. Las comunicaciones del puerto de Bilbao con el interior se verían favorecidas aprovechando la línea ya construida desde Burgos hasta Trespaderne, y desde este punto, se construiría una línea que enlazase en Arrigorriaga con la del Norte. De este modo, se evitaban dos puntos conflictivos del tráfico ferroviario entre Bilbao y Burgos: el eje de Miranda del Ebro, y la subida a Orduña.

Según la comisión encargada del estudio del proyecto de la línea férrea que enlazase Trespaderne con Bilbao, éste proporcionaría una magnífica solución para las comunicaciones con Madrid. La línea tendría 80 kilómetros de Bilbao a Trespaderne, lo que suponía un acortamiento de 44 kilómetros frente al trazado de Bilbao-Miranda-

⁴¹ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles. Sin catalogar. *Asamblea celebrada en la Diputación de Vizcaya en favor del ferrocarril de Bilbao-Trespaderne*. Sin paginar.

⁴² *Ibídem*.

Burgos. Por otra parte, desde Hendaya a Madrid, habría también por Bilbao-Trespaderne-Burgos, 546 kilómetros, los mismos que por la línea de Zumárraga-Alsasua-Miranda-Burgos. Es decir, que desde Burgos, el trazado por Bilbao, no sería más largo que el seguido por el ferrocarril del Norte, de 270 kilómetros.

El recorrido que resultaría de Hendaya a Madrid, utilizando el ferrocarril casi terminado de Castejón a Soria, producía un importante acortamiento, y contaba con 598 kilómetros, distancia inferior a los 655 kilómetros que había entre Hendaya a Madrid por Miranda y Ávila. Por lo tanto, la construcción de la línea Bilbao-Trespaderne podría situar a Bilbao en condiciones excelentes de comunicación ferroviaria con el centro de la Península, y complementada con una buena comunicación ferroviaria de Bilbao a Hendaya, le pondría en una importante situación en las comunicaciones internacionales⁴³.

En un telegrama enviado al Ministro de Obras Públicas con fecha del 6 de mayo de 1935, y firmado por la Diputación de Vizcaya, representaciones de los partidos políticos Radical, Acción Popular, Agrario, Unión Vascongada, Nacionalista, Acción Vasca, Tradicionalista, Unión Republicana y Renovación Española, y asociaciones obreras, Unión General de Trabajadores, Solidaridad de Obreros Vascos, Federación de Sindicatos Libres, Sindicato Nacional Ferroviario y Federación Provincial de Industrias, se solicitó la inclusión del ferrocarril de Arrigorriaga-Trespaderne en el proyecto de ley, que sobre ferrocarriles estaba pendiente de dictamen definitivo por la Comisión del Congreso, puesto que juzgaban este proyecto de interés general indiscutible para la nación, dadas sus circunstancias en todos los órdenes bajo los cuales se apreciase dicho proyecto ⁴⁴.

De hecho, este proyecto no llegó a ser considerado por el Ministerio de Obras Públicas, ni siquiera se debatió su construcción en las Cortes. Quedó en lo que nació, en la iniciativa de las entidades económicas vizcaínas, representantes de distintos grupos inversionistas bilbaínos, por frenar la competencia del puerto de Santander en el tráfico ferroviario destinado al interior de la Meseta y hacia el Mediterráneo.

⁴³ ROTAECHE, Ignacio (1934). *Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao*. Bilbao, Págs. 15-18.

⁴⁴ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles. Sin catalogar. *Telegrama enviado al Ministro de Fomento por distintas entidades vizcaínas en favor del Ferrocarril de Arrigorriaga-Trespaderne*. 6 de mayo de 1935.

Las deficiencias del transporte ferroviario de Bilbao con las cuencas del Duero y del Ebro, al igual que con Vitoria y Navarra, se han mantenido hasta nuestros días, sin que en los planes de Ordenación Ferroviaria de 1941 se recogiesen los distintos proyectos de mejora anteriormente descritos.

Por una parte, se trataba de proyectos que buscaban la solución a los problemas planteados por una estructura ferroviaria construida en función de unos intereses ajenos a los de las zonas que recorrían estas líneas, y también, a los de una clase empresarial que surgió con posterioridad a la construcción de las grandes líneas. En este nuevo orden económico, jugó un papel preponderante el desarrollo de Bilbao, tanto como centro financiero e industrial de primer orden, como terminal del tráfico ferroviario y portuario en la Cornisa Cantábrica.

La tónica general de los proyectos anteriormente descritos era el acortamiento de las rutas ferroviarias tradicionales que conectaban Bilbao con los principales puntos de desarrollo agrario y comercial españoles (Madrid, Tierra de Campos, Valle del Ebro, Levante), al mismo tiempo, que se intentaba ampliar estas rutas con la construcción de líneas que conectasen con áreas de reciente desarrollo agrario, o productoras de materias primas (Ribera Navarra, Sierra de la Demanda).

Mención aparte, también merecen aquellos proyectos nacidos como reacción y posible solución a los problemas planteados por la construcción de nuevas líneas que hiciesen peligrar el monopolio que tenía el puerto de Bilbao, como terminal del tráfico ferroviario que se dirigía hacia el Cantábrico. Este fue el caso del proyecto del Ferrocarril de Bilbao-Trespaderne, situado fuera de las pautas que marcaron los otros proyectos ferroviarios, pero que contenía en el fondo y en la forma las mismas características que todos ellos, el desarrollo portuario de Bilbao, y la concepción del ferrocarril como un factor determinante para potenciar el desarrollo económico no solo de Bilbao, sino también de Vizcaya.

3.- Conclusiones

Ante los datos aportados en la presente comunicación, es innegable que aquellas iniciativas destinadas a potenciar el puerto de Bilbao, mediante el acortamiento de las líneas generales y su proyección hacia nuevas áreas productivas, fueron auspiciadas por

aqueellos elementos más significativos de la clase empresarial vizcaína, asistidos en todo momento por la Cámara de Comercio de Bilbao. En efecto, esta entidad encarnaba los intereses de estos inversores, vinculados con aquellos sectores empresariales que tenían en el desarrollo del puerto de Bilbao su piedra angular y, también, la llave de su futuro. Este grupo inversionista catalizó la opinión pública mediante las distintas campañas dirigidas por la Cámara de Comercio para recabar el apoyo de los que se dieron en llamar *las fuerzas vivas del país*, desde las instituciones públicas hasta las asociaciones obreras y sindicales. De este modo, se consiguió aunar la opinión pública en torno a un problema que, aunque afectaba de un modo directo a un pequeño pero importante grupo inversionista, se presentaba como la panacea a todos los males económicos que aquejaban no solo a Bilbao, sino a toda la provincia de Vizcaya.

Por lo tanto, la mejora de los enlaces ferroviarios del País Vasco estuvo determinada por las iniciativas de la burguesía económica vizcaína que buscaba la prosperidad del puerto de Bilbao, pero que veía empañado su esfuerzo por las deficiencias propias de la explotación ferroviaria, tanto en su vertiente legal como práctica. Dentro del continuo empeño de estos grupos empresariales por mejorar los enlaces ferroviarios vascos, abordaron la mejora de la red general de vía ancha, mediante el acortamiento de las distancias ferroviarias. Detrás de estas iniciativas, subyacía el acercamiento del engranaje productor-exportador-consumidor de Bilbao y su puerto hacia nuevos mercados abastecedores de materia primas. La mayoría de estos proyectos pasaban por el acortamiento de las líneas ya construidas mediante ramales de enlace y, también, recogían la transformación de aquellas líneas de vía estrecha que facilitaban el acceso de Bilbao hacia Álava y Navarra. Estas remodelaciones del trazado ya existente, además de mejorar las conexiones más inmediatas del puerto de Bilbao y de la industria vizcaína con las regiones productivas y consumidoras más próximas, también perseguían ampliar su radio de acción hacia otras áreas más lejanas de importante canalización económica y, en cierto modo, complementarias. De esta forma, se buscaron enlaces más directos con los valles del Duero, del Ebro y con el Levante peninsular. Sin embargo, ninguna de estas propuestas llegó a realizarse, con lo que los inversores vizcaínos siguieron buscando nuevas formas de expansión económica.