

Los ferrocarriles comarcales en el País Vasco y su interacción con el entorno: el caso del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia (1894-1936)

Regional railways in the Basque Country and their interaction with their surroundings: the case of the Bilbao to Las Arenas and Plencia Railway (1894-1936)

María Olga Macías Muñoz*

Profesora Agregada

Departamento de Didáctica de la Matemática, de las Ciencias Experimentales y de las Ciencias Sociales – Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

Resumen: En el País Vasco paralelamente a la construcción de las líneas ferroviarias que enlazaban los diferentes territorios vascos, se construyó un conjunto de líneas que enlazaban diferentes comarcas con la red ferroviaria general. Para la construcción de estas líneas comarcales se utilizó la línea de ancho viario de 1 m y fueron muy diversos los criterios para su construcción. El objetivo principal de sus promotores era el de acercar las comarcas que habían quedado relegadas de las construcciones ferroviarias hacia los ejes rectores de la economía regional. En Vizcaya la mayoría de estas líneas comarcales tenían su terminal en Bilbao. Estas líneas compaginaban funciones como dar salida a la producción industrial o abastecer a las zonas urbanas de Bilbao y de su entorno de productos agropecuarios y fueron un factor a tener en cuenta dentro de la modernización del área que recorrían.

Palabras clave: Ferrocarriles; proceso de urbanización; estructura ferroviaria; País Vasco

Códigos JEL: N0, N7, R0, R4

* Contacto: Zabale-Oñeti, 18, 48630 Gorniz (Vizcaya). E-mail: mariaolga.macias@ehu.eus.

Abstract: In the Basque Country, in parallel with the construction of the railway lines linking the different Basque territories, a series of lines was built linking different regions to the general railway network. For the construction of these regional lines, the meter-gauge was used, and the building standards were very diverse. The main objective of its promoters was to bring the regions that had been relegated from railway construction closer to the main axes of the regional economy. In Vizcaya, most of these regional lines had their terminal station in Bilbao. These lines combined functions such as providing an outlet for industrial production or supplying the urban areas of Bilbao and its surroundings with agricultural products. They became an important factor in the modernization of the area they traversed.

Keywords: Railroads; urbanization process; railway structure; Basque Country

JEL Codes: N0, N7, R0, R4

Los ferrocarriles comarcales en el País Vasco y su interacción con el entorno: el caso del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia (1894-1936)¹

[Fecha de recepción del original: 17.12.2020; fecha de aceptación: 9.3.2021]

María Olga Macías Muñoz

Profesora Agregada

Departamento de Didáctica de la Matemática, de las Ciencias Experimentales
y de las Ciencias Sociales – Universidad del País Vasco/Euskal Herriko
Unibertsitatea

1. Introducción

La construcción de los ferrocarriles de vía estrecha en el País Vasco ha sido siempre un eje central dentro de los estudios que abordan la historia ferroviaria de este territorio. En particular, aquel conjunto de líneas que enlazaban las diferentes capitales vascas y estas con su entorno. Para la construcción de estas líneas de vía estrecha, con excepción de algunos ferrocarriles mineros, se utilizó el ancho viario de 1 m lo que permitió dar una continuidad en el proceso de ampliación y de enlace de estas construcciones ferroviarias. De este modo se configuró un panorama ferroviario del que surgieron dos grandes compañías ferroviarias hegemónicas que enlazaban Bilbao con Santander y con San Sebastián, nos referimos a la Compañía de los Ferrocarriles de Bilbao a Santander y a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. A las líneas explotadas por estas dos compañías citadas se sumó la construcción de una serie de ferrocarriles también de vía estrecha cuyo ámbito de actuación se centraba en comarcas que habían quedado en un segundo plano con respecto a la primera gran oleada de construcciones ferroviarias.

¹ El origen de este artículo es la conferencia con la que la autora participó en las *XI Jornadas de Historia de Plentzia y Uribe Kosta* que tuvieron lugar los días 10-12 de julio de 2018, bajo el título *125 aniversario de la llegada del Ferrocarril de Bilbao a Plencia* y patrocinadas por el Museo de Plasencia-Butrón y por la Diputación Foral de Bizkaia. Queremos indicar también que para la redacción de este artículo hemos utilizado la grafía de la época, la fuente utilizada ha sido la *Cartografía Histórica de Vizcaya* (Diputación Foral de Bizkaia).

Los estudios que se han realizado hasta la actualidad sobre las compañías ferroviarias de vía estrecha en el País Vasco se han centrado en sus orígenes, evolución y adaptación dentro de la estructura de ferrocarriles de vía estrecha como una pieza más del puzzle que conformaba la red ferroviaria vasca. Dentro de los estudios de los ferrocarriles vascos destaca la obra de Ormaechea *Ferrocarriles en Euskadi (1855-1936)* publicada en 1989 y que sentó las bases del estudio de las empresas ferroviarias vascas y cuyo testigo recogieron las posteriores generaciones de estudiosos del tema. Esta obra fue reeditada en el 2019 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En este trabajo vamos a citar las referencias de la obra de 1989 que es la que hemos utilizado como documentación para realizar este estudio. Dentro de la obra colectiva dirigida por Muñoz (2005), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, se incluye el capítulo de Novo, *Luces y sombras de una red ferroviaria en el País Vasco*, estudio en el que basándose en el trabajo citado de Ormaechea va desgarrando el panorama de las empresas ferroviarias vascas de vía estrecha. Por su parte, Macías (1993, 1994, 2012, 2017) ha analizado la interacción de los ferrocarriles vasco y su territorio al igual que ha buscado los lazos empresariales con otros sectores productivos vascos y españoles. Por último, Olaizola ha realizado estudios relacionados con las empresas ferroviarias vascas de vía estrecha (2000) y sobre el transporte metropolitano de Bilbao (2002).

El estudio de las diferentes compañías que conformaban el panorama ferroviario vasco, y entre ellas aquellos ferrocarriles de vía estrecha, se ha abordado desde la óptica de las grandes compañías del sector y su influencia en entornos industriales y altamente dependientes de la ordenación urbana regida por las capitales vascas. En este sentido, la relación ferrocarril-ciudad es una constante en los estudios de la interacción de las estaciones con el entramado y crecimiento urbano. Son clásicos los estudios de Santos (2000, 2007) sobre cómo los ferrocarriles determinaron el crecimiento urbano en diferentes ciudades españolas. En esta línea se sitúa también la obra de reciente publicación coordinada por Otero Carvajal (2020) en la que junto al ferrocarril se recogen otros factores de modernización urbana. Sin embargo, en este artículo lo que se quiere analizar es el papel jugaron los ferrocarriles comarcales del País Vasco para la ordenación del territorio que recorrían. Lejos de la vorágine de los grandes centros urbanos nos acercamos a unas áreas rurales con su propia idiosincrasia y para las que el ferrocarril fue la deseada puerta hacia ese nuevo mundo lleno de cambios y de mejoras. En el caso que nos ocupa hemos centrado nuestro estudio en el Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia.

2. Los ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha en el País Vasco

Si observamos el mapa de las comunicaciones ferroviarias en el País Vasco (mapa 1), se puede apreciar la existencia de dos grandes grupos de líneas en función de las zonas por las que discurrían y los puntos que ponían en contacto. Dentro de un primer grupo se podrían agrupar aquellas líneas que, por ser de carácter general y encontrarse dentro de la estructura general ferroviaria española, recorrían el País Vasco y tenían como terminales dos de los enclaves más importantes de intercambio comercial a nivel

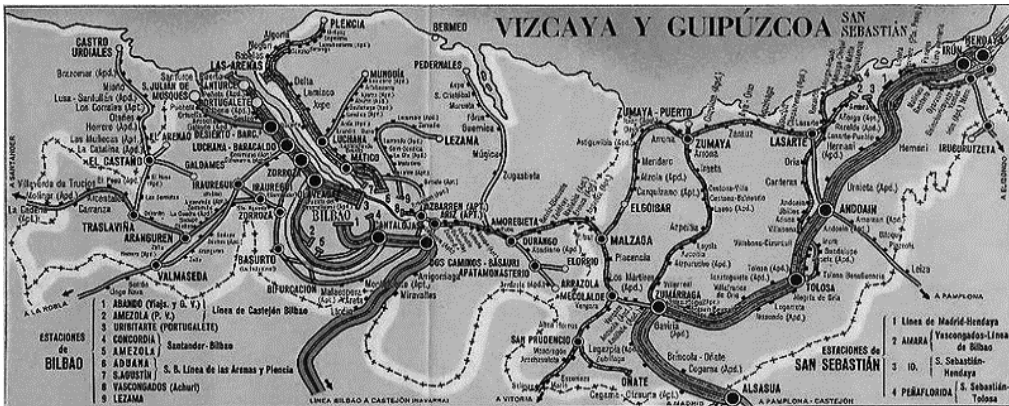
estatal, el puesto fronterizo de Irún con Francia y el puerto de Bilbao². Dentro de estas líneas de carácter general, también se incluyen aquellas líneas de interés interno que actuaban de enlace entre las distintas provincias vascas y con las provincias limítrofes. Se trataba de líneas que ponían en contacto los puntos de intercambio comercial de orden general o provincial y que fueron construidas prácticamente en su totalidad en ancho viario de 1 m. La construcción de la mayor parte de estas líneas se subordinó a los intereses inmediatos de sus promotores e inversionistas, frente a unas expectativas precisas de tráfico, sin buscar mayor objetivo que abastecer un área determinada o cubrir el transporte específico de un producto en particular³. Por último, un segundo grupo de líneas lo constituyen aquellas que tenían un interés estrictamente comarcal y cuya función era básicamente la de prestar servicio a unas áreas comarcales para que tuviesen un mejor acceso a los centros rectores de la economía provincial y regional (Macías, 1994).

En el País Vasco estaban situados dos enclaves de tránsito comercial de primer orden, no sólo a nivel de la comunidad vasca, sino también a nivel estatal. Desde los primeros proyectos ferroviarios que se desarrollaron, tanto el puerto de Bilbao como la frontera con Francia en Irún figuraron entre las posibles terminales de una línea que partiendo de Madrid enlazase con los mercados internacionales. Con la construcción de la línea de Madrid a Irún y su posterior ampliación desde Castejón hasta Bilbao, el País Vasco quedaba encuadrado dentro de la red general de los ferrocarriles españoles. Posteriormente, el importante desarrollo siderúrgico del Bajo Nervión tuvo en el ferrocarril un aliado trascendental para transportar sus productos hacia los mercados españoles. La construcción de la línea de Bilbao a Portugalete, que recorría toda la margen izquierda de la Ría, ámbito en el que tenía lugar la salida de la producción minera de la zona y el asentamiento de la gran siderurgia, no era más que un apéndice de la red general de los ferrocarriles españoles, al enlazar en Dos Caminos con la línea Tudela-Bilbao (Macías, 1994).

Dentro de las líneas de interés interno se inscriben aquellas líneas transversales que recorrían el País Vasco, y que enlazaban las distintas provincias vascas y estas con el exterior (mapa 2). Estas líneas fueron construidas en ancho viario de 1 m y la principal característica de este conjunto de líneas era su proyección desde Bilbao hacia Guipúzcoa y Santander. De este modo, la capital vizcaína se configuró en la terminal de estas líneas de orden interno. Para la segunda decena del siglo XX ya se encontraban construidas las líneas de Bilbao-Máizaga-San Sebastián, Lasarte-Pamplona, Vitoria-Estella-Mecolalde, Bilbao-Santander y Bilbao-La Robla. Con la puesta en explotación de la línea de San Sebastián a la frontera francesa, prolongación de la línea de Bilbao a San Sebastián, se crearía un segundo eje ferroviario que enlazaba las capitales atlánticas vascas con la frontera francesa (Macías, 1994).

² Este tema ha sido tratado por los siguientes autores: Nadal, 1975, Tortella, 1974, Artola, 1978, Gómez Mendoza, 1982, 1989.

³ Este tema ha sido abordado por: Macías, 1994, 2017.



Mapa 1. Líneas de vía ancha y vía estrecha. Mapa de Forcano (1948)

Fuente: [www.ferropedia.es/mediawiki/index.php/Ferrocarril del Urola](http://www.ferropedia.es/mediawiki/index.php/Ferrocarril_del_Urola) (Juanjo Olaizola)

Se ha indicado con anterioridad que, a diferencia de las líneas de interés general, estas líneas de interés interno estaban construidas en el ancho viario de 1 m. Esta particularidad infundió a este conjunto de líneas un carácter diferenciador, llegando a constituir por las funciones que desarrollaba una red ferroviaria dentro de la estructura general de los ferrocarriles del País Vasco. Mediante estas líneas de interés interno quedaban enlazados los principales centros económicos vascos con los centros de distribución comercial atendidos por las líneas de la red general construidas en vía ancha. Esta red ferroviaria de vía estrecha se vería complementada con la construcción de distintas líneas de interés comarcal. Estas líneas completaban las funciones de las líneas anteriormente citadas y su interés se fundaba en que ponían en contacto las líneas de mayor recorrido con zonas del interior que, de este modo, quedaban englobadas en una economía de mercado regional. El carácter comarcal de estas líneas es indiscutible. Son enlaces entre puntos de producción importantes dentro de una economía local que buscaban una salida hacia los grandes centros de producción provinciales y regionales (Macías, 1994).



Mapa 2. Líneas de vía estrecha en el País Vasco (1950)

Fuente: Novo, 2005, p. 157

Para la segunda decena del siglo XX ya estaban construidas en Vizcaya la práctica totalidad de las líneas de interés local: Amorebieta-Guernica-Pedernales, Bilbao-Lezama, Bilbao-Plencia y Luchana-Munguía. Tan sólo faltaba la construcción de un ramal que enlazase estas líneas con el conjunto de las líneas generales de carácter interno y esto se consiguió con la construcción del ferrocarril de Matico a Azbarren. Gracias a estas líneas, la mayor parte de la provincia de Vizcaya estaba enlazada con Bilbao por el ferrocarril. Por el contrario, la configuración de las líneas ferroviarias de carácter comarcal en Guipúzcoa se realizó de un modo tardío y a expensas de la construcción de la red general de vía estrecha que tenía su epicentro en Bilbao. El carácter comarcal de estas líneas es indiscutible. Son enlaces entre puntos de producción importantes dentro de una economía local, que buscaban una salida hacia los grandes centros de producción provinciales y regionales (Macías, 1994)⁴.

Como se ha indicado con anterioridad la mayor parte de las líneas construidas ancho viario de 1 m tenían en Bilbao su terminal, tal como era el caso de las líneas Santander-Bilbao, Bilbao-Lezama, Bilbao-Plencia y Bilbao-San Sebastián. Queremos resaltar el hecho de que las estaciones terminales de estas líneas, aunque se hallaban enclavadas a poca distancia unas de las otras, no contaban con comunicación alguna entre ellas. Este hecho llevaba consigo en entorpecimiento del tráfico como consecuencia de la falta de integración de las terminales ferroviarias bilbaínas⁵.

Por otra parte, la dualidad vial que existía en el tendido ferroviario del País Vasco, vía ancha-vía estrecha, llevaba implícita la conexión entre ambos sistemas viarios para una mejora de la explotación. Los puntos de unión eran los siguientes: Dos Caminos en Vizcaya y Zumárraga en Guipúzcoa, entre la Compañía del Norte y la Compañía de Vascongados (en el ramal de Dos Caminos y en el trayecto de Durango a Zumárraga, respectivamente)⁶; y en Zalla (Vizcaya), entre las compañías de Santander y de Bilbao a Portugalete. Por lo tanto, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados gozaba del monopolio de la conexión directa con la red general de ferrocarriles de vía ancha. A esto había que añadir la circunstancia de que esta compañía fuese la que mayor número de kilómetros de vía estrecha explotaba en el País Vasco y su hegemonía, en cuanto al número de viajeros y de toneladas de mercancías transportadas.

⁴ En 1918, frente a los 368.975 km de vía explotados por las compañías concesionarias de las líneas de ancho normal en el País Vasco, los explotados por las compañías de vía estrecha suponía un total de 466.334 km. De estos últimos, 372.693 km quedaban adscritos a las líneas de interés general de carácter interno, mientras que las líneas comarcales tan solo contaban con 105.323 km entre las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa (Macías, 1994).

⁵ La estación de la línea de Santander a Bilbao se encuentra en la Naja, junto al puente del Arenal. En el Arenal, pero cruzando la ría nos encontramos con la estación de la línea de Bilbao a Plencia. Cerca de esta estación, en el Casco Viejo de Bilbao, está la terminal de la línea Bilbao a Lezama y, por último, en Achuri, se encuentra la de las líneas de Bilbao a San Sebastián.

⁶ El ramal de Dos Caminos partía de la estación de Azbarren en Vizcaya, estación conjunta del trayecto de Bilbao a Durango, explotado por la Compañía de Vascongados y de la línea de La Industrial a Azbarren, explotada por la Compañía de Santander.

Por su parte, la Compañía de Santander se constituía en la empresa ferroviaria hegemónica del área del oeste vizcaíno y, sin olvidar, que era la encargada también de la explotación de la línea ferroviaria que unía Bilbao con Plencia. Al mismo tiempo, su conexión con el ferrocarril de Bilbao a Portugalete le facilitaba el acceso a la red general de ferrocarriles de vía ancha y gracias, también, a la construcción del ramal de La Industrial a Azbarren las líneas explotadas por esta Compañía quedaban enlazadas con las de Vascongados.

Como hemos indicado, paralelamente a la construcción de líneas ferroviarias de carácter general interno en el País Vasco tuvo lugar la construcción de un grupo de líneas cuya característica fundamental era la de enlazar una serie de comarcas con esta red ferroviaria general. La tónica general de la construcción de estas líneas de carácter comarcal fue la utilización para su alzado de la vía de 1 m de ancho, ante todo, por dos razones, la economía de este tipo de construcción, a la que se añadió la necesidad de enlazar con otras líneas que ya eran explotadas en este ancho viario.

Fueron muy diversos los criterios de construcción de estas líneas, pero, fundamentalmente, el objetivo de todas ellas era el de acercar a las comarcas que habían quedado relegadas de las construcciones ferroviarias hacia los ejes rectores de la economía regional. Su ámbito de actuación era estrictamente comarcal y los criterios de su construcción variaban desde el interés de comunicar zonas residenciales con los centros de actividades económicas, dar salida a un tipo de producción de materias primas hacia los mercados regionales y españoles, o abastecer de los alimentos necesarios a un área urbana.

La característica fundamental de las líneas comarcales construidas en la provincia de Vizcaya es que, o bien contaban con su terminal en Bilbao, o bien enlazan con otras líneas que tenían su terminal en esta villa. De este modo, las líneas de Bilbao-Lezama y Bilbao-Plencia tenían en Bilbao la cabecera de su tráfico, mientras que la línea Amorebieta-Pedernales, partía de la línea de Bilbao-Durango y la de Luchana-Munguía de la de Bilbao-Plencia. Por lo tanto, Bilbao se constituía en el punto de proyección de las líneas comarcales vizcaínas.

Estas líneas comarcales quedaban divididas en dos grupos en virtud de las funciones que cumplían. Un primer grupo, compuesto por las líneas Bilbao-Plencia y Amorebieta-Pedernales, compaginaba funciones tan diversas como dar salida a la producción industrial de la zona, al mismo tiempo que proporcionaban un medio de transporte para colocar una serie de productos agropecuarios en el área urbana de Bilbao. Un segundo grupo de líneas, integrado por las líneas Bilbao-Lezama y Luchana-Munguía, cumplía unas funciones netamente agrarias, puesto que abastecían a Bilbao de los productos perecederos (leche, carne, hortalizas) necesarios para el consumo humano. Surgidas con distintos planteamientos y bajo diversos procesos evolutivos de las zonas por las que discurrían, el resultado final fue la explotación de unas líneas que daban salida a un tipo de producciones industriales muy específicas, al mismo tiempo que en las mismas líneas se transportaban productos agropecuarios con destino a Bilbao.

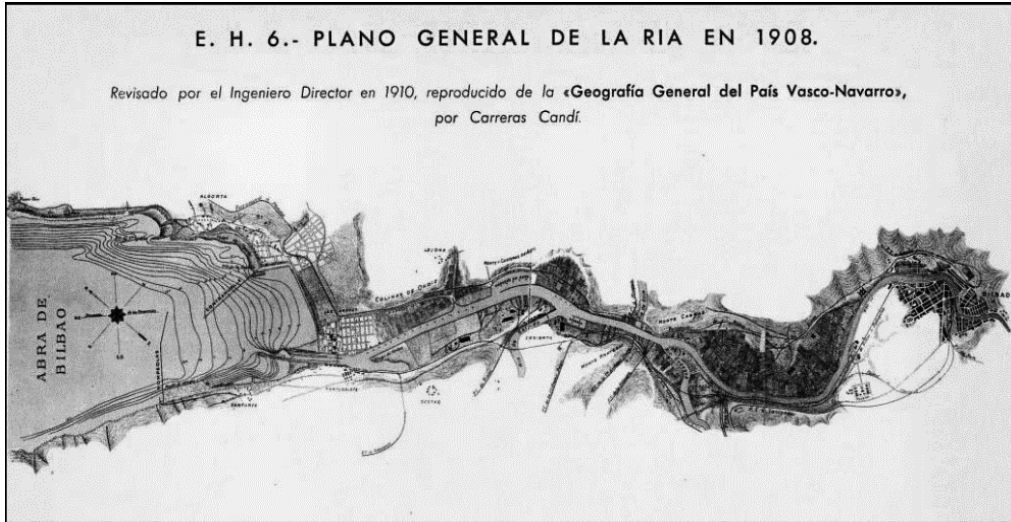
3. Los ferrocarriles y la ordenación del territorio

Una de las características fundamentales del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia, era que en su primer trayecto recorría toda la margen derecha de la Ría hasta el Abra. En este recorrido hasta Las Arenas (Guecho) la línea era tributaria directa de la influencia económica de aquellas actividades que se desarrollaban a lo largo de la Ría y que tenían como eje de gestión económica a la capital vizcaína, Bilbao. Este ferrocarril en su tránsito hasta Plencia, a través de los municipios de Berango, Sopelana y Urdúliz, facilitaba el contacto con la incipiente área metropolitana de Bilbao. Recogiendo las palabras de Turri (1983) hemos planteado la importancia que tuvo la Ría como un elemento de ordenación territorial y su influencia a través de los diferentes medios de transporte que de ella eran tributaria, en particular los ferrocarriles, que actuaron como correa de transmisión a lo largo del territorio vizcaíno de los cambios que se estaban generando en la incipiente metrópoli bilbaína.

La Ría ha sido el camino que ha unido los asentamientos de sus márgenes con el eje rector de la economía de la zona, la villa de Bilbao. Antes de construirse caminos, tranvías, ferrocarriles y carreteras que recorrieses sus orillas, la Ría constituía un eje de comunicación que durante siglos cumplía las funciones de un camino fluvial. Cuando surgieron las primeras infraestructuras viarias a lo largo de sus márgenes, lo hicieron como complementos a las actividades de transporte que se realizaban a lo largo de la Ría, creando un entramado en el que el eje vertebrador era el transporte marítimo (Macías, 2017). Dentro de este modelo o paradigma de transporte confluían con toda unicidad el transporte náutico con el terrestre dando origen a elementos específicos del paisaje (Turri, 1983). La misma Ría, las carreteras, los senderos.... todos estos elementos facilitaban la movilidad y, precisamente, esta movilidad afecta también a todos los ámbitos de una región: economía, comercio, política, cultura y religión. En este punto hay que resaltar la importancia de la construcción de los ferrocarriles a lo largo de ambos márgenes de la Ría. Estas construcciones ferroviarias, de distintas naturalezas y construidas bajo diferentes prismas de explotación y objetivos empresariales fueron las que realmente confirieron al entorno de la Ría de Bilbao y sus pueblos ribereños de una unicidad que el precario transporte por carretera de la época no pudo aportar. Los ferrocarriles facilitaron el transporte de mercancías transformando el paisaje marítimo de la ría y suplían en gran medida la labor de buques que por las características del puerto interior de Bilbao tenían muy limitado su acceso (Macías, 2017).

El paisaje de la ría fue cambiando, amoldándose a las nuevas necesidades del tráfico y a la oferta de los ferrocarriles. Con el surgimiento de la gran siderurgia en la margen izquierda y de las zonas de recreo y nuevos asentamientos burgueses en la margen derecha del Abra, los ferrocarriles favorecieron el traslado de personas y la creación de emergentes espacios de asentamientos tan dispares como las grandes aglomeraciones urbanas obreras de los municipios de Sestao y Baracaldo o como las

zonas residenciales de Neguri en Guecho (Beascoecha, 2007)⁷. Los ferrocarriles favorecieron, además, que las residencias veraniegas de la burguesía bilbaína se convirtieran en permanentes gracias al abastecimiento de los bienes de consumo y trabajadores en un trajín diario que hacía bullir de actividad las líneas de la margen derecha (Macías, 2017).



Mapa 3. Plano general de la Ría (1908)

Fuente: Carreras, 1980

Según indica Turri (1983), el camino hay que entenderlo como un elemento de modificación inscrito en el paisaje geográfico y forma parte de la trama de ocupación humana de un territorio y es el instrumento de la expansión de un grupo humano o de una civilización. Como camino de conquista de un territorio y de actividades comerciales, la ramificación capilar de un camino o de una vía depende de la forma de ocupación y asentamiento humano vinculado con las relaciones regionales y locales de todo el territorio. Una vía o un sistema de caminos *transporta* intereses comunes: referencias sociales, económicas, religiosas, políticas... Bilbao era la cabeza financiera y política del territorio que articulaba la Ría y de sus derivaciones. Su influencia se acrecentó a medida que aumentaban sus necesidades y el canal natural para esta expansión fue precisamente la Ría, que se constituyó en el elemento de *colonización* bilbaína (Macías, 2017). Bilbao se constituyó en la central terminal del tráfico que se generaba a lo largo de la Ría y de aquellos transportes que eran tributarias de ella, ferrocarriles y carreteras. Turri recoge también en su obra la teoría de la *localidad central* de Christaller (Turri, 1983) e indica que las diversas funciones jerárquicas de la ciudad con relación al interior de un territorio se prestan a las características de

⁷ Este autor aborda en su monografía sobre Guecho el proceso de urbanización que tuvo lugar en esta área y la influencia de la metrópoli bilbaína.

esquemización con relación a la naturaleza del territorio. Si este es homogéneo desde el punto de vista natural y cultural la ciudad se convierte en un centro de mando con funciones mercantiles, religiosas, asistenciales, culturales... Y esto ocurrió con Bilbao, al ser el mayor centro urbano que los pueblos ribereños de la Ría, se convirtió en el eje coordinador de todo este territorio o espacio. La diversidad del dinamismo socioeconómico que ha caracterizado a Bilbao ha delimitado también su jerarquía dentro de esta territorialidad, ya que su centralidad económica, administrativa, política, social y cultural ha obedecido a esa capacidad de coordinar y gestionar ese espacio que comparte con municipios insertos no sólo en el área de influencia directa de la Ría sino también de un modo gradiente en el resto del territorio (Macías, 2017).

4. La Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y la Compañía de Las Arenas a Plencia

El ferrocarril que unía Bilbao con Plencia surgió de la continuidad de dos compañías ferroviarias, la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y la Compañía del Ferrocarril de Las arenas a Plencia. Por su parte, la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas tuvo su origen en un primer proyecto que data del año 1870 y cuyos promotores fueron Luis de León, Francisco de Lazurtegui, Eduardo Aguirre y José María Solaún. Sin embargo, el proyecto de la construcción de un ferrocarril que enlazase Bilbao con la zona residencial de Las Arenas a lo largo de toda la margen derecha de la ría no se llevó a cabo, de un modo definitivo, hasta 1882 y fue concedido a Ezequiel de Aguirre y Labroche (Ormaechea, 1989)⁸.

La línea de Bilbao a Las Arenas se inauguró en 1887 y su construcción fue llevada a cabo por aquellos grupos inversionistas presentes también en la promoción de los terrenos del Abra en Guecho, como área de vivienda de la clase acomodada bilbaína y en la zona de esparcimiento de las clases medias de la villa. Por lo tanto, el principal objetivo de la explotación de esta línea consistía en dotar al área residencial de Las Arenas de un medio de transporte eficaz que permitiese el tránsito de viajeros y de mercancías de primera necesidad desde Bilbao hasta la nueva zona residencial y de recreo⁹.

El recorrido de esta línea, a lo largo de todo el margen de la Ría, coincidía con el trayecto del tranvía del mismo nombre, dedicado también al desarrollo del tráfico de viajeros. En un primer momento, la terminal de esta línea estaba situada en Matico, con el consiguiente transbordo hacia otros medios de transporte para acercarse al interior de Bilbao, y hubo que esperar a que en 1918 se inaugurara el tramo de Matico a La Esperanza para que la cabecera de esta línea tuviera una situación céntrica en la villa (Ormaechea, 1989).

⁸ En el proyecto inicial del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas se empleaba la locución *cauce derecho de la Ría* para indicar lo que hoy en día denominamos el margen derecho de la Ría.

⁹ La construcción de esta línea fue llevada a cabo por aquellos grupos inversionistas presentes también en la promoción de los terrenos del Abra en Guecho como área de vivienda de la clase acomodada Bilbaína en la zona de esparcimiento de las clases medias de la villa.

Estos hechos, la competencia del tranvía y que, en un primer momento, la cabecera de la línea se encontrase en la periferia de Bilbao, a lo que se añadió la inexistencia de una industria que generase un tráfico ferroviario constante, influyeron negativamente en las primeras etapas de la explotación de la línea. Ni siquiera las expectativas del transporte de viajeros se cumplieron.

El área de influencia de esta línea abarcaba la margen derecha de la ría y comprendía, desde el punto de vista industrial, los astilleros allí enclavados y las pequeñas empresas que habían nacido al amparo de la demanda de estos¹⁰. Sin embargo, la demanda de transporte no partió de este sector industrial, si no del movimiento de viajeros que se realizaba a lo largo de la ría y que era desarrollado de un modo satisfactorio por el tranvía de Bilbao a Las Arenas. Este movimiento del tráfico vino dado por el incipiente sector de servicios que abastecía a Las Arenas y Bilbao de la mano de obra necesaria para los quehaceres domésticos y, también, por el abastecimiento de productos alimenticios provenientes en su mayor parte de las huertas y caseríos de Deusto y de Erandio.

El comienzo de la explotación del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas tuvo lugar el 1 de julio de 1887, sin embargo, los beneficios de la explotación no alcanzaron las previsiones realizadas con anterioridad a la explotación del ferrocarril. A la fuerte competencia del tranvía de Bilbao a Las Arenas – que desarrollaba el mismo trayecto que el ferrocarril a menor precio y espacio de tiempo – se añadieron las consecuencias de las crisis de 1893 – paralización de los Astilleros del Nervión y fábricas vinculadas a ellos – que no hicieron más que agravar la situación financiera de la compañía.

Esta compañía había desarrollado una política de bajos precios ante la competencia del tranvía, a lo que se añadió una explotación costosa debido al mal estado del material y su utilización inadecuada, con la consiguiente merma de los exiguos beneficios del tráfico debido al incremento de los gastos de explotación. Agotado los recursos y el crédito de la empresa, esta aceptó la proposición de compra del ferrocarril realizada en 1899 por Valentín Gorbeña, director gerente de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. Esta adquisición tuvo lugar en 1900 (Ormaechea, 1989).

Por su parte, la Compañía del Ferrocarril de Las Arenas a Plencia surgió en 1890 del interés de los concesionarios de la línea de Bilbao a Las Arenas, junto al respaldo del Ayuntamiento de la Villa de Plencia y otros promotores locales de las zonas por donde se había proyectado esta ampliación ferroviaria. Los objetivos de esta línea eran: fomentar la explotación de las canteras de Berango y Sopelana y abrir otras; permitir el desarrollo de las industrias existentes (fábricas de cal en Algorta y Plencia, de yeso en Urdúliz) y crear otras nuevas; dar el impulso necesario a la cría de ostras, pesquerías de langostas y pescados, además de a las fábricas de escabeches, no ya para el abastecimiento del mercado de Bilbao, sino para los de Madrid y demás puntos del interior; y, por último, facilitar la construcción de las obras de los puertos de Bilbao y Plencia. La tramitación del expediente de concesión concluye en mayo de 1888, las

¹⁰ Astilleros que se basaban en una producción tradicional de buques de madera, sin gran calado y destinados a la navegación de cabotaje.

obras se iniciaron el 15 de mayo de 1893 y su inauguración tuvo lugar el 15 de septiembre de ese año, coincidiendo con las fiestas patronales (Aramberria, 1888).

Al igual que en el proyecto de la línea del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, en el proyecto del ferrocarril de Las Arenas a Plencia se fijaban los objetivos de la explotación ferroviaria en unos sectores que difícilmente podían generar una demanda suficiente como para mantener una explotación saneada. En este caso, ni siquiera el transporte de viajeros podría generar un tráfico aceptable.

Se barajaban las posibilidades del transporte de materias primas para el consumo de Bilbao y, más concretamente, de la zona residencial que se estaba configurando en Guecho, algunos de cuyos promotores estaban también presentes en la Compañía del Ferrocarril de Las Arenas a Plencia. Se especulaba, también, con el desarrollo de unos sectores de transformación o de especialización pesquera que, como posteriormente se comprobó, no solo no recibieron el empuje necesario para su creación, sino que incluso llegaron a desaparecer (Aramberria, 1888)¹¹.

También cabe resaltar la importancia que se le dio en el proyecto inicial de esta línea a la capacidad que podía tener para desarrollar el transporte de los minerales provenientes de Rigoitia, a pesar de la distancia de 22 km a los que se encontraban estas minas. Ante todo, se señalaba la importancia del transporte de estos minerales hacia la zona del Abra, desde donde se distribuirían a las distintas siderurgias, con el consiguiente tirón de la demanda ferroviaria que suponía este tipo de transporte (Aramberria, 1888). Sin embargo, el tráfico de minerales procedentes de estas minas nunca llegó a realizarse.

Se trataba de un ferrocarril de línea única con una longitud de 13 km y tracción a vapor, con un trazado complicado como consecuencia de las fuertes pendientes y elevado número de pasos a nivel. El éxito de esta explotación ferroviaria estuvo refrendado por el resultado de su primer año de explotación (1894) con un total de 863.800 viajeros. Sin embargo, al igual que sucedió en la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, el tráfico desarrollado se distanciaba mucho las expectativas del presupuestado en el proyecto del ferrocarril. La recaudación de unos beneficios mínimos y el incremento de la deuda contraída por la compañía llevaron a esta a pensar en la venta de la compañía en 1900 y fue en este año, cuando tuvo lugar la proposición de compra por parte de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander (Aramberria, 1888).

El problema que se le planteaba a la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao con la compra de las dos líneas que unían Bilbao con Plencia era que carecía de enlace alguno con ninguna de las dos. Por otra parte, estas líneas no estaban conectadas con ninguna de las grandes compañías de vía normal o estrecha. Tan sólo una línea, considerada de interés comarcal partía del trayecto de Bilbao a Las Arenas. Nos referimos a la línea de Luchana a Munguía (Ormaechea, 1989)¹². La adquisición

¹¹ Se recalca la importancia de los criaderos de ostras de la ría de Plencia, al igual que la captura de langostas en las aguas de Arminza, actividades que se esperaba impulsar con el desarrollo del ferrocarril.

¹² Archivo de la Diputación de Bizkaia: Ferrocarriles y Tranvías. Carpeta 1.624/1. *Proyecto del Ferrocarril de Luchana a Munguía. Memoria*. La Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía puso

de las líneas de Bilbao a Las Arenas y de Las Arenas a Plencia fue complementada por las expectativas del transporte del tráfico proveniente de las líneas que con ellas enlazaban. Junto a la línea de Luchana a Munguía, la construcción de las líneas de Bilbao a Begoña y de Begoña a Lezama fue un nuevo aliciente para la compra de las líneas de Bilbao a Plencia (Ormaechea, 1989)¹³.

Al mismo tiempo, los objetivos que guiaron a la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao hacia la compra de las líneas de Bilbao a Plencia no se pueden explicar tan sólo con la explotación de estas líneas, que era a todas luces insuficiente, o el aprovechamiento del tráfico proveniente de las líneas de Luchana a Munguía y Bilbao a Lezama, con los tramos que en esos momentos estaban construidos. En la mente de todos estaban los distintos proyectos ferroviarios que abogaban por una línea férrea que enlazase Munguía con Bermeo desbancando las expectativas de prolongar el ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales hasta esta localidad pesquera.

Detrás la compra de las líneas de Bilbao-Plencia, también subyacía el control de la margen derecha de la Ría de Bilbao hasta el Abra. Esta zona contaba con importantes fondeaderos y, a la altura de 1900, era ya destacable el número de empresas asentadas en esta área. Ante la saturación del espacio industrial de la margen izquierda, se barajaba la posibilidad de que esta zona, junto con Asúa¹⁴, fuera el nuevo centro de expansión de la industria vizcaína. Y en efecto, hacia 1913 en el área comprendida entre Erandio y Axpe comenzó a asentarse un buen número de empresas.

Por otra parte, más allá que estos hipotéticos mercados, el objetivo primario de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao consistía en sanear la economía de las líneas de Bilbao-Plencia, por lo que se centró en favorecer el tráfico de viajeros. Con este propósito, el primer paso que dio la compañía fue el de acercar el arranque de la línea a un punto más céntrico de Bilbao. Para ello, tuvo que construir una línea que enlazase la terminal de Matico y con la calle de La Esperanza, situada en el Arenal bilbaíno. Este ramal fue concedido el 4 de noviembre de 1901 y se inauguró el 6 de julio de 1904 (Ormaechea, 1989; Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, 1905). De este modo, el acceso hasta el centro de Bilbao quedaba asistido de un modo directo. Tras esta construcción, el siguiente paso consistía en enlazar las líneas

en explotación en 1896 una línea que partiendo de Luchana-Erandio (margen derecha de la Ría) enlazaba con la villa de Munguía y cuya área de influencia estaba comprendida por las comarcas de Plencia a Munguía, es decir los términos englobados entre las cuencas de los ríos Butrón y Asúa. Esta línea abastecía a Bilbao de los siguientes productos: leche, hortalizas y frutas provenientes de Erandio, Lújua y Sondica; conservas y pescados de Bermeo, Baquio y Arminza, transportados tradicionalmente por la línea de Amorebieta a Guernica; calizas y cementos de Rigoitia, Arrieta y Frúniz; ganado de Munguía, pero comprado en Asturias y engordado en Munguía para su consumo en Bilbao y en la zona minera.

¹³ Archivo General de la Administración (A.G.A.): Obras Públicas. Caja 27.355. *Proyecto del Ferrocarril de Bilbao a Lezama. Memoria*, pp. 7-12. El Ferrocarril de Begoña a Lezama tenía como marco de actuación la parte superior del río Asúa y pueblos de Lezama, Zamudio y parte de Derio, convirtiéndose en el complemento necesario de la línea de Luchana a Munguía. Desde el planteamiento del proyecto inicial se especuló con el enlace con la línea de Luchana a Munguía, sin embargo, este enlace no se realizó hasta junio de 1909, mediante el ramal de Goiri. Este ramal partía del kilómetro 5 de la línea y empalmaba con la estación de Goiri en Sondica.

¹⁴ Zona recorrida por los ferrocarriles de Luchana a Munguía y de Bilbao a Lezama.

provenientes de Santander, con las que partían de Bilbao dirección Plencia. Este objetivo quedó cubierto con la construcción del ramal de Matico a Azbarren.

Esta línea entre Bilbao, Las Arenas y Plencia redujo drásticamente su actividad en el periodo de guerra civil, recuperando sus tráficos paulatinamente en los años cuarenta, hasta que el 1 de julio de 1947 entró la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, como propietaria de las líneas las incluyó en la red de Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao (Peris Torner, 2012a).

Como epílogo final hay que indicar que la compañía cuyos coeficientes de explotación quedaron equilibrados entre 1971 y 1974 y deteriorándose progresivamente entre 1975 y 1977, buscó encarecidamente resolver el expediente de rescate de sus concesiones iniciando su tramitación el 3 de enero de 1978, con no pocas dificultades y enfrentamientos con la administración, debido a las valoraciones contradictorias que a su juicio se aplicaban. Hasta que por el Real Decreto 2894/1981 el Estado fijó en 291.204.113 pesetas la cuantía de reversión, no asumiendo los déficits y, aplicando retenciones para atender las deudas de la empresa, quedando como remanente 350.925.658 pesetas abonadas por el Estado en dos anualidades, la primera en 1981 y la segunda al siguiente año. A partir de este momento el Consejo de Administración de la empresa propuso a los accionistas el 31 de mayo de 1983 la disolución de la empresa, que estos aprobaron y, elevaron a escritura pública el 3 de diciembre del mismo año (Peris Torner, 2012b).

El 30 de diciembre de 1977 la Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, en tanto se resolvían los expedientes de rescate, pasó a FEVE – Ferrocarriles de Vía Estrecha y el 15 de diciembre del siguiente año al Consejo General Vasco quedando integrada en el Eusko Trenbideak el 24 de mayo de 1992. El Gobierno Vasco remodeló gran parte de las instalaciones integrando la red en lo que sería el ferrocarril metropolitano del Gran Bilbao. Transfiriendo en 1995 la línea Las Arenas a Plencia al Consorcio de Transportes de Bizkaia quedando integrada en el futuro metro de Bilbao. Estas líneas conformaron la red metropolitana de Bilbao Explotada por Euskotren, pasando, a partir del 11 de noviembre de 1995, gran parte de la línea de Bilbao a Plencia a integrar la línea número 1 del Metro de Bilbao (Peris Torner, 2012b).

5. La articulación del espacio económico y demográfico por el ferrocarril de Bilbao a Plencia

Barquín (2020) recogiendo las palabras de Ormaechea (2019) y Olaizola (2002) indica que Bilbao y su comarca estaban surcadas por ferrocarriles como no lo estaba ninguna otra zona de España. Barquín va más allá y afirma que ninguno de estos ferrocarriles, en general exitosos, llevó tan lejos el transporte de viajeros como el de Bilbao a Las Arenas y Plencia. Barquín califica a este ferrocarril como un metropolitano que transcurría por superficie y heredera de este trayecto es la actual línea 1 del Metro de Bilbao. En un primer acercamiento a la explotación ferroviaria del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia la dicotomía entre las dos líneas se ve refrendada por las cifras aportadas por la compañía en la explotación del año 1898, previo a su compra por la Compañía de Santander. En este año, cubriendo la misma distancia, los beneficios de

la línea de Bilbao a Las Arenas cuadruplicaba las de Las Arenas a Plencia. Mientras que la primera transportó 485.000 viajeros y 39.000 t de mercancías, la segunda movió 118.000 y 9.000 t (Barquín, 2020). Esta funcionalidad del primer tramo del ferrocarril de cercanías se vio acentuada por la política de renovación y mejoras del trazado y de las conexiones por parte de la Compañía de Santander. El problema que se nos plantea es la incapacidad de discernir la explotación por tramos puesto que, en las memorias de la Compañía de Santander, después de la compra de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia, no se presentan desglosadas esas partidas. En la tabla 1 y en la tabla 2 se recogen algunos de los indicadores que revelan la evolución de la explotación de línea Bilbao-Las Arenas-Plencia con referencia a los productos y gastos de explotación para el periodo 1914-1936¹⁵. Tal y como se puede observar en ambas tablas la evolución creciente de los productos y gastos es satisfactoria y el coeficiente de gastos coincidía para el periodo 1919-1935 con el de los metros de Madrid y Barcelona. El coeficiente de explotación, alto para un ferrocarril, pero aceptable en España, mantuvo una ligera tendencia descendente hasta 1930. El descenso moderado de los años posteriores como consecuencia de la Gran Depresión era una muestra de la viabilidad de esta empresa (Barquín, 2020). Barquín subraya, además, que el interés del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia no está en reconocerlo como el *primer* cercanías de España, sino en reconocer en este ferrocarril las mismas condiciones económicas que en los metropolitanos de Madrid y Barcelona (Barquín, 2020).

Años	Ingresos (pts)	Gastos (pts)	Beneficios (pts)	Coefficiente de gastos (%)
1914	723.495	478.171	245.324	66
1915	754.713	540.470	214.243	71
1916	809.037	638.792	170.245	78
1917	871.823	666.251	205.572	76
1918	1.013.756	924.587	89.169	91
1919	1.155.397	980.400	174.997	84
1920	1.354.805	1.094.361	260.444	80
1921	1.396.254	1.056.549	339.705	75
1922	1.345.031	917.061	427.970	68
1923	1.373.175	945.205	427.970	69
1924	1.548.881	1.132.147	416.734	79
1925	1.546.827	1.247.155	299.672	78
1926	1.587.256	1.243.473	343.783	78
1927	1.611.527	1.260.948	350.579	74
1928	1.384.228	1.262.603	121.625	62
1929	2.029.649	1.259.754	769.895	57
1930	2.205.841	1.258.112	947.729	55

¹⁵ Se ha escogido presentar los datos de este periodo por presentar una uniformidad en los datos con referencia a las fuentes utilizadas.

1931	2.329.670	1.320.532	1.009.138	60
1932	2.111.934	1.250.459	861.475	61
1933	1.994.097	1.194.931	799.166	60
1934	2.014.694	1.250.265	764.429	67
1935	1.876.831	1.265.125	611.706	70
1936	1.780.830	1.247.821	533.009	73

Tabla 1. Compañía de Santander. Línea Bilbao-Las Arenas-Plencia. Productos y gastos (1914-1936)

Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao

Años	Viajeros (pts)	Mercancías G. V. (pts)	Mercancías P. V. (pts)	Varios (pts)	Total
1914	550.679	36.536	82.293	53.985	723.493
1915	559.278	37.193	120.811	37.429	754.711
1916	630.424	40.926	97.696	39.989	809.035
1917	649.883	43.966	88.966	89.007	871.822
1918	753.093	47.635	127.552	85.476	1.013.756
1919	879.368	49.412	135.596	100.021	1.164.397
1920	1.108.370	51.076	143.444	51.913	1.354.803
1921	1.196.535	50.566	131.481	17.669	1.396.251
1922	1.177.427	52.127	95.642	19.834	1.345.030
1923	1.130.187	56.708	116.578	28.466	1.331.939
1924	1.221.931	61.367	120.312	28.209	1.431.819
1925	1.352.939	66.792	132.767	38.438	1.590.936
1926	1.360.527	64.721	140.123	28.680	1.594.051
1927	1.442.050	63.825	155.110	21.588	1.682.573
1928	1.776.094	74.627	156.630	25.145	2.032.496
1929	1.969.048	74.239	138.179	26.016	2.207.482
1930	2.036.600	73.352	134.616	22.681	2.267.249
1931	1.994.305	67.468	103.505	13.729	2.179.007
1932	1.884.132	63.542	87.027	14.924	2.049.625
1933	1.797.817	58.329	90.961	13.151	1.960.258
1934	1.717.865	52.869	77.308	13.929	1.861.971
1935	1.663.279	49.702	73.006	12.146	1.798.133
1936	1.611.882	38.887	44.712	9.476	1.704.957

Tabla 2. Compañía de Santander. Línea Bilbao-Las Arenas-Plencia. Productos (1914-1936)

Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao

Un primer acercamiento a la explotación ferroviaria del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia nos habla de su viabilidad como negocio ferroviario. Sin embargo, una de las características de los ferrocarriles es la articulación económica y urbana del territorio que recorren y las cuentas de explotación no nos aportan información con respecto a este apartado por lo que nos tenemos que referir a otras fuentes. Es fundamental analizar la agrupación de los sectores productivos al amparo de las líneas ferroviarias que favorecían la salida de sus productos hacia las áreas consumidoras, redistribuidoras y abastecedoras de materias primas. El País Vasco se constituyó, desde que se dio paso a la organización de la economía de mercado moderna, en uno de los ejes fundamentales dentro de la economía española (González Portilla, 1981; Montero, 1990). La existencia de puertos y puestos fronterizos que tradicionalmente habían servido como puntos del comercio internacional favoreció que estos se barajasen como terminales de las primeras líneas ferroviarias que se construyeron en España. A esto hubo de añadir el nacimiento de una floreciente industria siderometalúrgica que supuso, en su origen, el desarrollo del puerto de Bilbao y, posteriormente, la ampliación de la red ferroviaria radial española hasta el mismo. Esta primera articulación del espacio productivo vasco fue dando paso a la construcción de nuevas líneas. La mayor parte de estas tenían su origen en Bilbao y tejieron una estructura ferroviaria que fue adoptando diversas funciones económicas que terminaron por constituirse en un factor clave para el asentamiento industrial y urbano en el País Vasco.

En líneas generales, este desarrollo industrial y demográfico tuvo lugar en las tres primeras décadas del siglo XX y se agrupó fundamentalmente en torno a aquellas zonas del País Vasco que favorecían el abastecimiento de materias primas y la posterior distribución de los productos elaborados. Del mismo modo, la industrialización demandó una mano de obra que se asentó principalmente en las proximidades de las fábricas y centros productores de materias primas o, también, cerca de aquellos medios de comunicación que favorecían el traslado diario de la población obrera. De este modo se dio lugar, en la mayoría de los casos, a concentraciones urbanas en continuo crecimiento que disputaban en su expansión el espacio urbanizable con las empresas que habían generado esa demanda de empleo.

Dentro de la etapa indicada, en la provincia de Vizcaya el crecimiento tanto industrial como urbano se centró en el área del Bajo Nervión, concretamente en el espacio comprendido entre la desembocadura de la Ría y Basauri. La instalación en la década de 1880 de la gran siderurgia de Sestao y Baracaldo y de la zona de Bolueta (González Portilla, 1981) fue el principal foco de atracción para el desarrollo urbano de la zona. Esta primera gran industrialización vizcaína estuvo ligada fundamentalmente a los condicionamientos propios de la cercanía de los medios necesarios para dar salida a la producción siderometalúrgica y, estos fueron, en primer lugar, el puerto de Bilbao y posteriormente el ferrocarril.

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 el epicentro que constituyó la Ría y que terminó por configurar el área del Gran Bilbao. A pesar de que esta zona fue el germen y principal asentamiento industrial y de

población de la provincia, hay otros dos puntos en los que se desarrollaron sendos núcleos industriales de importancia, el Duranguesado y el valle del Cadagua.

La documentación utilizada para desarrollar el presente trabajo ha sido la que se reseña a continuación. Para el análisis de la industria vizcaína contamos con tres fuentes: las estadísticas industriales de Vizcaya de los años 1900 y 1907 y el estudio realizado por la Asociación de Ingenieros Industriales de Bilbao, a instancias de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, en el que tan sólo se recoge un listado de las sociedades anónimas ubicadas en la provincia de Vizcaya en el año 1920¹⁶. El estudio de esta documentación nos permite un seguimiento espacial del asentamiento industrial dentro de Vizcaya y del surgimiento de nuevos sectores al amparo del desarrollo de las nuevas tecnologías de mercado, dentro de las cuales el ferrocarril gozó de una posición preeminente durante el primer cuarto del siglo XX. Por último, ante la heterogeneidad de las fuentes utilizadas, se ha optado por incluir en el texto que a continuación se desarrolla, tan sólo los cuadros realizados a partir de las estadísticas industriales de 1900, 1907 y 1915.

Por otra parte, dentro del seguimiento de la evolución demográfica para el periodo que es objetivo del presente estudio se ha utilizado como fuente documental los datos aportados por la Dirección de Estadística del Gobierno Vasco teniendo como base el ámbito espacial de los municipios constituidos en el año 1981 en la Comunidad Autónoma del País Vasco, publicado en 1982 (Gobierno Vasco, 1982). La secuencia cronológica y territorial de los datos aportados por esta fuente, ha permitido aunar el análisis para todos los municipios incluidos en este trabajo. Para el estudio pormenorizado de estos municipios se han recogido los datos pertenecientes al periodo 1900-1930 con cortes periódicos de diez años.

A través del análisis comparativo de la documentación anteriormente señalada hemos querido hacer un seguimiento de la interacción del ferrocarril con el desarrollo de los distintos sectores productivos y organización del asentamiento humano de las zonas recorridas por el ferrocarril de Bilbao a Plencia. Se ha reseñado anteriormente que un segundo grupo de las líneas inscritas como comarcales de carácter mixto lo configuraban las líneas que enlazaban Bilbao con Plencia. Nacidas de la continuidad de dos líneas ferroviarias de muy distinta naturaleza, este hecho se puso en relieve en la posterior explotación conjunta de las dos líneas. Por una parte, la línea de Bilbao a Las Arenas recorría una de las áreas que posteriormente contó con una importante concentración industrial, la zona comprendida por Deusto, Luchana, Desierto y Axpe. Pero habría que esperar a principios de siglo XX, en la época de la Guerra Europea a que en este espacio comenzaran a asentarse diversas industrias, fundamentalmente

¹⁶ La dificultad para encontrar unas fuentes homogéneas de información para los datos requeridos ha condicionado la continuidad y uniformidad de los datos recogidos. Sin embargo, dentro de las dos estadísticas industriales anteriormente citadas se puede mantener un mismo criterio de evaluación, ya que para la elaboración de estas se siguieron los mismos criterios al no diferenciarse la naturaleza fiscal de las empresas ya que quedaron registradas tanto las entidades anónimas como las limitadas. En cuanto al listado industrial de 1920, en este tan solo quedan reseñadas las sociedades anónimas, por lo que su análisis comparativo con los datos aportados por la estadística industrial de 1907 solamente se puede mantener en cuanto a la ubicación espacial de las empresas reseñadas.

astilleros y talleres dedicados a las construcciones metálicas. En cuanto a la línea de Las Arenas a Plencia, hay que reseñar, ante todo, el carácter rural de la zona por la que discurría, en las que las actividades económicas agropecuarias se veían respaldadas por la explotación de canteras en Berango y Sopelana y, también, por la producción de cal en Algorta y Plencia y de yeso en Urdúliz¹⁷. También había que añadir las actividades derivadas de las tareas pesqueras de los puertos de Plencia y Arminza, centradas, ante todo, en las fábricas de salazón y escabeche instaladas en Plencia (Aramberria, 1888).

En cuanto a las actividades económicas de la zona recorrida por las líneas de Bilbao-Plencia, se constataba el predominio de tres sectores, la alimentación, la elaboración de materias de construcción y la metalurgia. Prácticamente, los tres sectores indicados se encontraban situados en la zona comprendida entre Lejona y Guecho, es decir en las cercanías de Bilbao. En Lejona, junto a la producción de tubos y metales, se elaboraban vidrios y botellas y, dentro del sector alimenticio, quedaba constatada una fábrica dedicada a la producción de alcoholes. Por último, el sector químico estaba representado por la producción de bujías. Por lo tanto, se trataba de una producción especializada hacia el consumo urbano y humano de la comarca de Bilbao.

En Guecho, el panorama industrial se diversifica entre 1900 y 1907. El desarrollo urbano de esta zona obedeció al deseo de buscar una zona residencial y de esparcimiento para las clases acomodadas y medias bilbaínas. Esto se ve claramente reflejado en los sectores industriales reseñados en 1900: dos empresas dedicadas a la producción de material de construcción (cemento portland y ladrillos), dos fábricas de bebidas gaseosas y tres empresas dedicadas a la producción eléctrica. Son sectores ligados con el crecimiento urbano de la zona y la calidad de vida exigida por las clases medias bilbaínas. La temprana aparición de la producción eléctrica es un claro indicativo de ello.

Sectores	Lejona		Guacho		Berrango		Sopelana		Urduliz		Plencia		Totales	
	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907
Alimentación		1		2								2	4	1
Electricidad			1	1									1	1
Material de construcción		1	2	3					1	1			3	5
Metalurgia	1	1	2	3									3	4
Papelería														
Química	1													1
Textil														
Otros sectores														
Total	2		7						1		2		12	11

Tabla 3. Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Bilbao a Las Arenas y Plencia. Año 1900-1907

Fuente: elaboración propia a partir de *Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.*

¹⁷ Las arenas de la zona de Berango y Sopelana eran muy apreciadas para el proceso de fusión del mineral de hierro.

En 1907, los sectores industriales presentes en Guecho se diversificaron. Se crearon nuevas empresas dedicadas a la elaboración de mosaicos hidráulicos y piedra artificial; apareció con fuerza el sector metalúrgico centrado en la producción de alfileres, cables y máquinas para arreglar automóviles y bicicletas; también se reseña un taller de joyería, una fábrica de papel pintado y otra dedicada a la elaboración de jabón y aceites. Se trataba, por lo tanto, un tipo de industria destinada a una demanda muy puntual y encuadrada dentro de un nivel de vida medio-alto. Sin embargo, en Guecho, junto a estas actividades de tipo industrial se siguieron manteniendo las actividades económicas tradicionales. La pesca recogida en el puerto de Algorta era consumida en las inmediaciones, al igual que los productos hortícolas y derivados lácteos dedicados al consumo de los barrios residenciales del municipio (Carreras Candi, 1980; Haramburu, 1983).

Esta dedicación agrícola fue la tónica general en los términos de Berango, Sopelana, Urdúliz y Plencia. La producción agraria se derivó hacia los productos hortícolas y el cultivo de maíz y patata básicamente (Carreras Candi, 1980; Haramburu, 1983). La buena comunicación de esta zona con Bilbao gracias al ferrocarril, le permitió asistir la demanda urbana de productos perecederos. En cuanto a las actividades industriales de esta zona, tan sólo se reseñan las extracciones de cal de Urdúliz y la conserva y escabeche de pescado en Plencia y, esto último, tan solo en 1900. Por último, hay que indicar que las actividades pesqueras del puerto de Plencia no alcanzaron un desarrollo espectacular como consecuencia de las escasas disponibilidades del mismo para acoger barcos de gran tonelaje y, por lo tanto, las actividades industriales vinculadas con la pesca se vieron abocadas hacia una irremediable desaparición.

En resumen, las actividades económicas de la zona recorrida por el ferrocarril de Bilbao a Las Arenas se caracterizaban por su vinculación directa con el desarrollo urbano e industrial de la comarca de Bilbao y con la aparición de nuevas zonas residenciales. La producción industrial se centró en la elaboración de productos especializados, destinadas básicamente hacia la construcción de las nuevas zonas urbanas (vidrios, cemento, ladrillos, mosaicos, papel pintado, cables) o hacia hábitos de consumo humano que a principios de siglo comenzaban a desarrollarse (bebidas gaseosas, máquinas para arreglar automóviles y bicicletas).

Esta industria estaba asentada en el área comprendida entre Lejona y Guecho, es decir, las zonas más cercanas a esta demanda urbana y humana. En cuanto al resto de las actividades económicas, se centraron en el mantenimiento de las actividades agropecuarias tradicionales, con una especialización de sus productos con destino hacia los mercados urbanos.

Ante estos datos y sin unas fuentes más exhaustivas ¿podemos determinar que el ferrocarril propició el desarrollo industrial y la especialización agropecuaria de la zona que servía? Si nos remitimos a los datos aportados por la compañía en cuanto a la evolución del transporte de viajeros y mercancías (tabla 1) el incesante incremento del tráfico en general puede ser un indicador de esta influencia. Al continuo incremento del número de viajeros hay que añadir también el creciente aumento de mercancías de gran velocidad (productos perecederos de consumo que se trasladaban en un vagón especial junto a los vagones de viajeros) y, también, de las mercancías de pequeña velocidad (productos de elevado peso y no perecederos que se transportaban en trenes no habilitados al transporte de viajeros). Como

fuente complementaria, si nos remitimos a los testimonios de los usuarios del ferrocarril, entre ellos estaban también presentes aquellos explotadores agrícolas que usaban el ferrocarril como medio de transporte para llevar productos perecederos a los mercados de Guecho y de Bilbao¹⁸. En el caso del auge de las actividades industriales de Guecho no podemos obviar el transporte ferroviario como un factor que propició el desarrollo de una zona industrial que favoreció la aparición de los sectores industriales anteriormente descritos.

Por otra parte, desde el punto de vista demográfico, el crecimiento de la población fue inversamente proporcional a medida que nos alejamos de Bilbao. Este aumento era mayor en Lejona y Guecho, donde se encontraba asentada la industria de la zona y era lugar de residencia de la mano de obra que trabajaba en Bilbao o en sus inmediaciones. En estos dos municipios la población llegó a triplicarse. A medida que la línea férrea se acercaba hacia Plencia los índices fueron decreciendo, en Berango la población se duplicaba mientras que, en Sopelana, Urdúliz y Plencia, los índices de crecimiento se mantuvieron entre un 35 y un 60%. A falta de datos exactos sobre los aforos de los viajeros por estación para la época de nuestro estudio podemos pensar que estos incrementos fueron mayores para la totalidad de las poblaciones en la decena de los años veinte, como consecuencia de una mejora de la comunicación con la comarca de Bilbao. A los mejores servicios prestados por el ferrocarril de Bilbao a Plencia se unió la aparición de un nuevo medio de transporte que entraría en competencia con el ferrocarril, el automóvil. Cabe pensar que la mejora de las comunicaciones permitió el acceso de la población asentada en la comarca de Plencia-Munguía a las zonas industriales de Bilbao y su entorno. De este modo, quedaría reducida la continua sangría que suponía la emigración de esta zona hacia los centros industriales.

Municipios	1900	1910	1920	1930	Índices			
					1900	1910	1920	1930
Bilbao	102.845	117.079	146.019	179.570	100	113,84	141,98	174,6
Lejona	1.846	2.347	3.249	5.096	100	127,14	176	276,06
Guecho	5.442	7.359	11.399	16.859	100	135,23	209,46	309,79
Berango	716	821	956	1.359	100	114,66	133,52	189,8
Sopelana	841	915	1.066	1.353	100	108,8	114,66	160,88
Urdúliz	728	777	847	989	100	106,73	108,8	135,85
Plencia	1.537	1.678	1.800	2.176	100	109,17	106,73	141,57
Total	113.955	130.976	165.336	207.402	100	114,94	109,17	182

Tabla 4. Población de los municipios atravesados por la línea de Bilbao a Las Arenas y Plencia. Años 1900-1930

Fuente: elaboración propia a partir de *Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Álava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población*. Periodo 1900-1981.

¹⁸ La venta de la *vendeja* era habitual, hortalizas y otros productos de la huerta eran trasladados por el ferrocarril en un vagón habilitado para tal función. Lo mismo ocurría con la venta del pescado procedente de los puertos de Armiza o Plencia. Para la venta de la leche las personas encargadas de su venta cargaban sus burros en el vagón correspondiente. Una imagen tradicional de la estación de Plencia era el bullir de aldeanas y pescateras con sus acémilas y cestas a primeras horas de la mañana para la venta de sus mercancías generalmente en los mercados de Algorta y Las Arenas.

Cuando se construyeron las líneas que configuraron el Ferrocarril de Bilbao a Plencia apenas existía alguna empresa en la zona de Lejona-Guecho. Con la puesta de explotación de este ferrocarril esta zona contó con un nuevo elemento de transporte que junto al tradicional transporte marítimo que se desarrollaba en la Ría ofrecía nuevas expectativas de tráfico. Por otra parte, el desarrollo demográfico de la zona recorrida por el ferrocarril Bilbao-Plencia estuvo marcado por dos hechos, por la presencia industrial en las localidades a las que servía y por la presencia de centros urbanos e industriales en la misma comarca, en este caso Bilbao. Con respecto al área de servidumbre de este ferrocarril no se puede hablar de una involución de la población en aquellas zonas que no contaban con este medio de transporte. Los porcentajes de la población se mantuvieron estables, con algunos leves crecimientos en las áreas rurales anteriormente descritas. Para hacer un estudio comparativo podríamos analizar los factores de expulsión de población de otros municipios vizcaínos no afectados por la construcción de los ferrocarriles para la época de nuestro estudio, sin embargo, dada la dimensión de la construcción ferroviaria en este territorio este análisis nos derivaría a municipios de escasa entidad poblacional. A falta de otro medio de transporte y hasta la generalización del transporte mecánico por carretera, la población mantuvo un continuo incremento en los municipios de las líneas de Bilbao-Plencia. Un factor de esta permanencia e incremento poblacional puede ser la posibilidad de acceder a los centros industriales de los márgenes de la Ría gracias al ferrocarril, permitiendo una ocupación a tiempo partido entre las actividades industriales y las agropecuarias.

6. Conclusión

En resumen, la construcción del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia fue un factor que contribuyó a la integración de la zona que recorría en el área de influencia directa de Bilbao. Nacidas estas líneas como un medio de dar salida al asentamiento de las clases altas y medias bilbaínas, al ofrecer nuevas zonas residenciales y lugares de esparcimiento, con su puesta en explotación abrieron nuevas opciones para la instalación en el área cercana de Bilbao de sectores industriales emergentes, al mismo tiempo que propiciaban la integración de las zonas rurales en la economía de mercado regida por esta villa. Sin embargo, y a modo de epílogo, su evolución posterior se centró en el desarrollo del transporte de viajeros, por lo que se convirtió en un tren de cercanías que permitía a los obreros acceder a las fábricas situadas en Bilbao y en sus inmediaciones. El devenir de las diferentes líneas ferroviarias de carácter comarcal ha sido dispar en Vizcaya. Con su paulatina absorción de estas líneas en FEVE y su posterior explotación por Eusko Trenbideak (Euskotren) en 1978 muchas se han ido cerrando y han sido sustituidas por un transporte combinado de autobuses. Frente a esta dinámica general las líneas originarias el Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia se mantuvieron en explotación y hoy en día con la inclusión de la línea Bilbao-Plencia dentro del Metro de Bilbao la comarca de Plencia se ha consolidado como un área de residencia habitual para muchos trabajadores de las empresas enclavadas en Bilbao y su entorno.

Archivos

Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia.
Archivo General de la Administración (A.G.A.)

Bibliografía

- Aramberria, J. M., 1888. *Proyecto de Ferrocarril de vía estrecha de Las Arenas a Plencia*. Memoria, Bilbao.
- Artola, Miguel (dir.), 1978. *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Banco de España, Madrid.
- Barquín, Rafael, 2020. “El transporte ferroviario de viajeros en las grandes ciudades españolas (1900-1936)”, en Otero Carvajal y Luis Enrique (ed.), *Las infraestructuras en la construcción de la ciudad moderna. España y México, 1850-1936*. Catarata, Madrid, pp. 125-150.
- Beascoechea, José María, 2007. *Propiedad, burguesía y territorio. La conformación urbana de Guecho en la Ría de Bilbao (1850-1900)*. Universidad del País Vasco, Leioa.
- Carreras Candi, Francisco (1980). *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Alberto Martín, Barcelona.
- Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, 1905. *Memoria*. Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, Bilbao.
- Gobierno Vasco, 1982. *Dirección de Estadística, Álava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981. Base: Ámbito espacial de los municipios constituidos al año 1981*. Gobierno Vasco, Bilbao.
- Gómez Mendoza, Antonio, 1982. *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*. Alianza, Madrid.
- _____, 1989. *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Espasa Calpe, Madrid
- González Portilla, Manuel, 1981. *La Formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*. Haramburu, San Sebastián.
- Haramburu, 1983. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Haramburu, San Sebastián.
- Macías Muñoz, Olga, 1993. “Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)”. Tesis doctoral. Universidad del País Vasco, Leioa.
- _____, 1994. *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Leioa.
- _____, 2012. *La organización empresarial del sector ferroviario vasco (1914-1936)*, Editorial Académica Española, Saarbrücken.
- _____, 2017. *Estructuras ferroviarias y desarrollo portuario de la Ría de Bilbao: Comunicaciones, economía, vida social y ocio (siglos XIX y XX)*. Museo Marítimo de Bilbao, Bilbao.
- Montero, Manuel, 1990. *Mineros, banqueros y navieros*. Universidad del País Vasco. Leioa.

- Muñoz, Miguel (dir.), 2005. *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid. 2 vols.
- Nadal, Jordi, 1975. *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona.
- Novo, Pedro A., 2005. “Luces y sombras de una red ferroviaria en el País Vasco”, en Muñoz, Miguel (dir.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, vol. 1, pp. 151-240.
- Olaizola, Juan José, 2000. *El Ferrocarril de Durango Arrázola y Elorrio*. Museo de Arte e Historia de Durango, Durango, Vizcaya.
- _____, 2002. *Los tranvías de Bilbao, Bilbao*. Euskotren, Bilbao.
- Ormaechea Hernaiz, Ángel María, 1989. *Ferrocarriles en Euskadi (1855-1936)*. Eusko Trenbideak, Bilbao. 2 vols.
- _____, 2019. *Ferrocarriles en Euskadi (1855-1936)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Otero Carvajal, Luis Enrique (ed.), 2020. *Las infraestructuras en la construcción de la ciudad moderna. España y México, 1850-1936*. Catarata, Madrid.
- Peris Torner, Juan, 2012a. *Ferrocarriles de España. Ferrocarril de Bilbao a las Arenas y Plencia, SF (a)*. Disponible en : www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-bilbao-a-las-arenas-y-Plencia-suburbanos-de-bilbao/.
- _____, 2012b. *Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, SF (b)*. Disponible en [www.spanishrailway.com/ferrocarriles-y-transportes-suburbanos-de-bilbao-s-a-fts/].
- Santos y Ganges, Luis, 2002. “El ferrocarril en la ciudad: estudio de las ciudades medias españolas”. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- _____, 2007. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Tortella, Gabriel, 1974. *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid.
- Turri, Eugenio (1983). *Antropología del paesaggio*. Edizione di comunita, Milano.