

**Novo López, Pedro A. y Pareja Alonso, Arantza (eds.)**  
***Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco***

Servicio editorial de la Universidad del País Vasco, UPV/EHU, Bilbao, 2014, 297 páginas.

Esta monografía colectiva coordinada por Pedro Novo y Arantza Pareja, fruto del VI Congreso Internacional que la Fundación de Ferrocarriles Españoles celebró en Vitoria-Gasteiz en septiembre de 2012, resulta de gran interés para conocer el proceso histórico en el que aparecieron los ferrocarriles, junto con los cambios vividos por la sociedad urbana del País Vasco. Los nueve trabajos seleccionados para este libro por los coordinadores muestran una notable pluralidad tanto metodológica como temática, lo que convierte la obra en una interesante colección de contenidos complementarios. De esta manera, el libro constituye una inmejorable herramienta para el análisis del ferrocarril, junto con su función económica y social, así como su utilidad en los procesos de vertebración en el País Vasco.

En el primero de los capítulos del libro, Manuel González Portilla, José G. Urrutikoetxea Lizarraga y Karmele Zarraga Sangroniz hacen hincapié en la presencia articuladora e impulsora de ferrocarril y del capital humano, donde la gran variedad del territorio vasco permite analizar distintos caminos hacia la modernización, emprendidos entre 1876 y 1930. Para ello siguen un planteamiento claro y ordenado, tratando el crecimiento demográfico, la industrialización, el ferrocarril, el desarrollo urbano y la alfabetización. El importante papel desarrollado por el capital humano, o la alfabetización, también es objeto de estudio en este apartado, junto con la importancia de la inmigración. En cuanto al avance demográfico y del proceso urbanizador, los autores subrayan la evolución y la inserción de la población en el proceso modernizador vivido durante la primera industrialización vasca. Destaca el rigor con el que se han estudiado las diferencias provinciales, así como la evolución de cada una, recurriendo para ello al estudio de diversos municipios de Bizkaia y Gipuzkoa, y centrándose en la capital en el caso alavés. También cobra gran relevancia el análisis del avance ferroviario, junto con su relación con los espacios de crecimiento y modernización. En este sentido, los autores distinguen dos modelos: centralizado y radial, articulado en torno a Bilbao el primero, y reticular y sin un claro centro, en el caso guipuzcoano. En lo referente a la alfabetización, los autores sitúan en algo más de un 40% de la población de las tres provincias, el porcentaje de personas alfabetizadas para el periodo 1877/87, suficiente como para mantener un crecimiento moderno y sostenido. En cuanto a las diferencias provinciales, cabe mencionar que las mismas tienden a desaparecer para 1930, pese a haber destacado Álava por el alto número de personas alfabetizadas en los primeros momentos, algo que achacan al panorama lingüístico dominante en dicho territorio, donde predomina la lengua castellana. Pese a

todo, tampoco olvidan el hecho de que la cornisa cantábrica sea una de las regiones con mayor índice de personas alfabetizadas; dato que sin duda ayuda a comprender mejor el porqué de la rápida alfabetización de la provincia de Bizkaia con la llegada de las primeras migraciones, de origen castellano-leonés.

En el estudio sobre los ferrocarriles y las migraciones hacia la Ría de Bilbao, Rocío García Abad ofrece un interesante estudio sobre sus influencias mutuas, analizando los orígenes y el destino de esta inmigración y relacionándola con la red ferroviaria. La autora trata con especial interés la revolución de los transportes terrestres, uno de los principales pilares del proceso de modernización del período estudiado, subrayando la importancia del ferrocarril, especialmente a partir de la Ley de Ferrocarriles de 1855. García Abad resume la construcción del tendido ferroviario vasco en cinco etapas comprendidas entre 1829 y 1900. En cuanto a los orígenes de los emigrantes que llegaron a la Ría de Bilbao, la autora emplea distintos mapas y tablas que reflejan tanto los porcentajes como el número de individuos provenientes de cada provincia o región, destacando tanto en la primera etapa (1880-90) como en la segunda (1920-35), las cinco provincias limítrofes con la Ría, sumándose a éstas en este segundo período Valladolid y Soria por su presencia destacada, junto con otras como Madrid o La Coruña. A continuación realiza un análisis más riguroso y exhaustivo de los inmigrantes por partidos judiciales, observando de esta forma el gran papel jugado por la corta distancia. Distancia, no pocas veces relativa, como bien apunta la autora, en la que el ferrocarril actuó sin duda de forma positiva.

M<sup>a</sup> Olga Macías Muñoz se ocupa de los ferrocarriles y modelos económicos en el País Vasco, más específicamente en Bizkaia entre 1864 y 1936. La autora parte de la idea de que las primeras construcciones de líneas ferroviarias en el País Vasco, se alejaron de parte de las zonas más productivas de Bizkaia, hecho que vincula a la aparición de distintas iniciativas de diversos inversores partidarios del ferrocarril. Analiza la influencia de las líneas ferroviarias en el desarrollo industrial de Bizkaia, junto con su peso a la hora de configurar los distintos modelos económicos que surgieron en este período. Para ello, Macías Muñoz realiza un seguimiento de la articulación empresarial en dicho territorio, relacionándolo con la construcción, en el mismo período, del ferrocarril. Estudia también la concentración de los distintos sectores productivos en torno a las áreas de influencia de las líneas férreas, favorecedoras tanto de la redistribución como del abastecimiento de materias primas. En este sentido, la autora distingue las primeras líneas férreas construidas en España y que llegaron al País Vasco, años en los que la siderurgia vizcaína también iniciaba su rodadura de las líneas férreas posteriores, las cuales fueron adoptando diversas funciones económicas, que sirvieron tanto para el asentamiento industrial como para el urbano. La combinación del ferrocarril de vía ancha y del transporte marítimo resulta uno de los pilares fundamentales para el posterior desarrollo minero y siderúrgico. En lo referente a las líneas de interés comarcal, se su-

braya que una de las principales razones que llevaron a levantarlas, fue la de acercar las comarcas que habían quedado alejadas de las principales líneas del ferrocarril hacia los ejes centrales de la economía regional.

Tanto los ferrocarriles mineros como la minería, también tuvieron un enorme impacto sobre el transporte de vía férrea, siendo este aspecto trabajado en profundidad por Ángel María Ormaechea en su capítulo. Se centra para ello en dos aspectos principalmente: por un lado los argumentos de utilidad pública utilizados por las compañías, en contraste con la libre introducción del material; y por el otro, el aspecto societario, donde encontraremos un doble comportamiento, concesiones a nombre de solicitantes nacionales al servicio de empresas extranjeras, frente a solicitudes de peticionarios extranjeros, como “Luchana Mining”, que actuaron como intermediarios de estas sociedades. Para este capítulo analiza específicamente los ferrocarriles llamados mineros vizcaínos, como el Ferrocarril de Triano, que transportaba en torno al 34% del mineral producido en la provincia a finales del XIX. En este caso, destaca la actitud de la Diputación, implicando a los principales mineros para que construyan la infraestructura precisa (tranvías aéreos, inclinadores, etc.) a cambio de unas tarifas especiales, consiguiendo así evitar mayores costes de inversión, como la complementación de la concesión. El estudio demuestra que junto con los capitalistas e ingenieros ingleses, franceses, belgas o alemanes, quienes buscaban la explotación de los yacimientos de hierro, también destacaron personajes locales de gran relevancia que supieron sacar partido a dicho interés.

Susana Serrano Abad y Pedro A. Novo López, por su parte, analizan los ferrocarriles y la configuración urbana de Bilbao entre 1850 y 1930. Los autores intentan suplir las distintas lagunas existentes en los estudios previos sobre el ferrocarril en el País Vasco, centrados en sus beneficios económicos y sociales y olvidando en gran parte la construcción de las distintas líneas e infraestructuras ligadas a las mismas, junto con la integración de éstas en la ciudad. Los autores se centran específicamente en el caso de Bilbao, destacando las disfuncionalidades generadas en la ciudad por el ferrocarril y que marcaron el posterior desarrollo de la villa. La llegada del ferrocarril, a principios de la década de 1860 da paso al estudio de la construcción de las primeras estaciones, así como las dificultades y soluciones técnicas vividas por el ferrocarril. En lo referente a los intentos de reforma de la ciudad llevados a cabo durante las primeras dos décadas del siglo XX, como el Plan de enlaces ferroviarios presentado por Ricardo Bastida en 1923, podemos conocer cuáles fueron las razones por las que la inmensa mayoría de los mismos fracasaron. Hacia el final del capítulo se aborda el tema del proyecto de construcción de la nueva estación de Bilbao, detallando la enorme cantidad de problemas que tuvo que enfrentar, junto con la ambigua actitud de las compañías ferroviarias.

Francisco Javier Muñoz Fernández realiza un interesante estudio sobre la arquitectura de las primeras estaciones y las viviendas ferroviarias. El au-

tor señala la dificultad que para un enclave en constante expansión suponía la ubicación de los ferrocarriles, así como la falta de alojamientos. Así, analiza las distintas estaciones y las viviendas obreras levantadas en Bilbao entre 1895 y 1926. En lo referente a las estaciones ferroviarias, es evidente la falta tanto de planes como de previsiones por parte de la ciudad para afrontar un crecimiento ferroviario, tratando a lo largo de las siguientes páginas, tanto los problemas derivados de la ubicación de las líneas, como las características técnicas y constructivas de distintas estaciones. En lo referente a las viviendas ferroviarias, destaca el hecho de que en un principio no fuesen levantadas por las propias compañías ferroviarias. Pese a todo, las viviendas ferroviarias fueron especialmente numerosas en el Bilbao de los años veinte, las cuales siguieron no en pocos casos las ideas de la ciudad jardín, levantadas en la periferia, sin seguir ningún orden y con falta de servicios en muchos casos. El estudio está acompañado en este sentido de ejemplos como el ofrecido por la “Sociedad de empleados y Obreros del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete” fundada en 1923, y que irá perdiendo su carácter ferroviario a medida que se acerque a la materialización del proyecto.

Los balnearios de las provincias vascas gozaron de un notorio prestigio y de un importante número de visitantes desde mediados del siglo XIX hasta su decadencia a lo largo de la primera mitad del XX, resultando de gran ayuda, no en pocas ocasiones, el uso de ferrocarril para la atracción de un mayor número de usuarios. El análisis de esta relación es el principal objetivo del apartado de Carlos Larrínaga, atendiendo para ello en primera instancia, a las consecuencias de la construcción de las líneas de vía ancha (Madrid-Irún y Tudela-Bilbao), pasando a continuación al estudio de la complementación de la misma con las líneas de vía estrecha, más cercanas en su mayoría a los balnearios, al haber penetrado de forma más notable en el territorio. Pese a las dificultades por distinguir entre turistas y viajeros movidos por motivos laborales en la documentación, el autor, al igual que Rafael Barquín en su obra en torno al turismo y los primeros ferrocarriles españoles, se centra en la estacionalidad y en los viajeros de primera clase. En lo referente a las líneas de vía ancha, su estudio se limita a la línea Tudela-Bilbao y a la del Norte, a las que se suman líneas de carruajes y ómnibuses, que acercaban a los agüistas al balneario. La lejanía de algunos pueblos como Mondragón o Eibar de las líneas férreas, impulsó la construcción de líneas de vía estrecha que unieran distintos puntos del territorio, tratando a lo largo de las siguientes líneas la construcción y evolución del tráfico de las mismas. La estrecha relación entre este ferrocarril y el termalismo vasco, queda patente en el caso del balneario de Zaldívar, donde el propietario propuso explotar parte de la línea llegando a un acuerdo con los propietarios de la Línea Central de Vizcaya. Por último, cabe reseñar el estudio del proceso constructivo, así como la creación de Ferrocarriles Vascongados, línea de vías estrecha, que unirá las capitales de Bizkaia y Gipuzkoa.

Las distintas compañías ferroviarias, al igual que sus diversas líneas, no se podrían entender sin las fábricas dedicadas a la construcción de material ferroviario, siendo ésta, la industria de construcción de material ferroviario en Euskadi, el tema principal del trabajo de Juanjo Olaizola Elordi. En esta introducción a la historia de dicha industria, el autor intenta presentar las causas de la especialización de la misma, comenzando el estudio en los albores del XIX, en pleno desarrollo del proteccionismo y prolongándose hasta los primeros años del siglo XXI. Parece que la pujante siderurgia vasca pronto se interesó por la fabricación de material ferroviario, pese a tener dificultades para aumentar sus ventas hasta el avance arancelario. A éstas se añadirían nuevas empresas que tendrán una gran relevancia en el desarrollo de la industria ferroviaria vasca, como La Maquinista Guipuzcoana de Beasain, embrión de la actual CAF. El autor divide el desarrollo de dicha industria en cuatro periodos: los orígenes de la misma (1882-1918); la consolidación y crisis posterior (1918-1936), donde destacan tanto el aumento de la capacidad tecnológica y productiva, como la crisis vivida tras la caída de la dictadura; la etapa siguiente (1937-1985), donde resalta el gran interés adquirido por el mercado interior, resultando llamativa también, la tardía introducción de la tracción diesel y eléctrica, debido a la autarquía y a la existencia de grandes cantidades de carbón; y por último los años (1985-2012), donde el autor analiza la grave crisis vivida por la industria ferroviaria a mediados de los 80, como consecuencia de la grave crisis económica, así como la reducción de kilómetros de líneas, junto con la posterior reconversión e internacionalización de la moderna industria ferroviaria vasca.

En el último capítulo del libro, Mikel Aizpuru nos sorprende con un interesante estudio sobre la construcción y posterior utilización de la red ferroviaria vasca a través de los bertsolaris y sus “bertso paperak”, intentando paliar de esta manera la falta de estudios sobre las personas que participaron en su construcción, así como la forma en la que la población vivió estos cambios. De esta forma, consigue acercarnos a las clases más populares y al modo en que vivieron esos años. Destaca la escasa nostalgia hacia los tiempos anteriores al ferrocarril, advertida por el autor en las obras estudiadas, donde tampoco escasean las críticas ni el análisis de los pros y los contras de este nuevo medio de locomoción. Resulta de gran interés el trabajo a la hora de acercarnos al conocimiento de la sociedad vasca y en especial de la guipuzcoana.

El libro, fruto de la labor de varios autores, ha sido inteligentemente cohesionado por sus editores. Los diferentes apartados, muestran por su parte, el fruto de las últimas investigaciones sobre los ferrocarriles en el País Vasco, de indudable valor para la historiografía actual, a pesar de ser un tema bien estudiado, no obstante tan rico y de plena actualidad.

Iñaki ETXANIZ TESOURO  
Euskal Herriko Unibertsitatea, UPV/EHU