

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados: un negocio ferroviario al margen de los grandes inversionistas vascos (1892-1936).

María Olga Macías Muñoz, (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

Resumen:

Construidas las líneas generales que enlazaban el País Vasco con el centro de la península, las deficiencias del transporte ferroviario en un plano más local pronto salieron a la palestra. No se trataba tan sólo de las relaciones internas de Vizcaya sino también de las de este territorio con las provincias limítrofes. Muchas fueron las iniciativas que anhelaban la construcción de los ferrocarriles por territorio vizcaíno. Dentro de estas iniciativas destacó la de un pequeño grupo de empresarios ajenos a los grandes grupos inversores vascos. Este grupo de empresarios, encabezado por la familia vizcaína de los Igartua, promovió la construcción de un ferrocarril que partiendo de Bilbao llegase hasta Durango. Con posterioridad esta línea se amplió hasta San Sebastián formando parte de una compleja red de vía estrecha que asistía el territorio vasco y que discurría por toda la cornisa cantábrica. La actuación de estos promotores vizcaínos se circunscribía dentro de un negocio enfocado meramente al transporte ferroviario con una política de continua renovación y ampliación de los servicios prestados.

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados: un negocio ferroviario al margen de los grandes inversionistas vascos (1892-1936).

María Olga Macías Muñoz, (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

Introducción

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados constituye un ejemplo de la gestión de una empresa ferroviaria centrada en la explotación de unas líneas especializadas en transportes vinculados a un plano secundario dentro de la dinámica general de las grandes líneas de la industrialización vasca. Esta particularidad está refrendada por la misma naturaleza de los promotores y por los capitales que subyacen en la creación y consolidación de esta compañía. Aún así el proceso de fusión y concentración de capitales que tuvo lugar en esta compañía dibuja un panorama empresarial en el que la adecuación del transporte ferroviario forma parte de otras facetas económicas desarrolladas por los inversores de los Ferrocarriles Vascongados. Su relación con otros sectores productivos vascos y españoles demuestra la inquietud de unos inversores que buscan compaginar el servicio ferroviario con otros elementos productivos. Esta actitud estará presente en todo el proceso de consolidación del área de actuación de la compañía, a través de la construcción de nuevas líneas y mejoras de las ya construidas, sin olvidar la combinación del servicio ferroviario con otros medios de transporte.

1. Los promotores e inversores de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados

La configuración de la estructura ferroviaria del País Vasco ha sido el fruto de distintos planteamientos, protagonizados por diferentes grupos inversores que idearon la construcción de los ferrocarriles bajo las caras de un mismo prisma, atendiendo con la explotación ferroviaria las necesidades marcadas por sus inversiones en otros grupos productivos o, tan solo, como una mera especulación o inversión de capitales. Nos encontramos pues, ante un proceso constructivo en el que se superpusieron distintos criterios inversionistas que fueron complementándose, con mayor o menor acierto, hasta determinar dos sistemas ferroviarios basados en la utilización de diferentes anchos viarios. A las primeras líneas concebidas por los grupos inversores locales, vinculados con las actividades tradicionales comerciales del puerto de Bilbao, se aunaron las necesidades marcadas por la nueva industria siderometalúrgica vizcaína. Al mismo tiempo, también, se había dado comienzo a la construcción de unas líneas que conectasen las comarcas próximas a Bilbao y San Sebastián, con los principales centros rectores de esta provincia. De este modo, se abordó la conexión ferroviaria de Bilbao con los valles del Nervión y del Cadagua con Bilbao por parte de unos grupos inversionistas mixtos. De esta clase inversora, netamente ferroviaria, surgió la configuración de la red ferroviaria vasca de vía estrecha.

Las iniciativas que promovieron la construcción de estas líneas ferroviarias de carácter interno fueron muy diversas. La particularidad general de todas ellas es la presencia de elementos inversores autóctonos y que terminaron por consolidar dos grandes grupos hegemónicos capitaneados por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados y por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. Las primeras construcciones ferroviarias abordadas en Vizcaya después de la inauguración del ferrocarril de Tudela-Bilbao, exceptuando los ferrocarriles específicamente mineros, retomaron los proyectos planteados con anterioridad de enlazar Bilbao con Francia. El propósito inicial de la construcción del Ferrocarril Central de Vizcaya, germen de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, era el de unir Bilbao con Guipúzcoa y con la frontera francesa, propuesta apoyada con anterioridad por las principales instituciones públicas vizcaínas y

en particular por las Juntas Generales de Guernica desde 1858. Esta línea fue concedida a Juan Timoteo de Ercilla el 29 de diciembre de 1877, quien la cedió a Francisco N. Igartua¹.

La constitución de la Compañía tuvo lugar en 1880 con la presencia de suscriptores de muy diverso origen. Entre los principales accionistas destacaban tres grupos de distinta procedencia. En primer lugar, se encuentra el promotor de la compañía, Francisco de Igartua, indiano sin conexiones con los grandes negocios comerciales, mineros o siderometalúrgicos, que buscaba capitalizar sus inversiones a través del negocio ferroviario y que impulsó la proyección de esta compañía ferroviaria y sus prolongaciones, hasta configurar una de las compañías hegemónicas que explotaban la red ferroviaria de vía estrecha de los ferrocarriles vascos.

En segundo lugar se encuentra Juan José Jáuregui, un inversor vinculado con las actividades económicas de la zona por la que atravesaría la línea Bilbao-Durango. Jáuregui era propietario de minas en Vedia y promotor de la siderurgia Purísima Concepción de Astape, en Amorebieta. Y por último, entre los principales accionistas estaba la Viuda de Tomás J. Epalza, perteneciente a la burguesía comercial bilbaína de mediados de siglo, sin vinculaciones con los negocios siderúrgicos o mineros y fundador del Banco de Bilbao.

En un segundo grupo de inversores de menor importancia, encontramos elementos vinculados con las actividades siderúrgicas la zona atravesada por la línea (Fernando Campos era propietario de la siderurgia *San Juan de Usánsolo* en Galdácano); miembros de la burguesía comercial o comerciantes bilbaínos de mediados de siglo sin vinculaciones con la minería o siderurgia, algunos de ellos promotores del Banco de Bilbao (José M^a Solaún, Hilario Lund Claussen, Eduardo Coste y Vildósola, Vicente Uhagón, Aguirre y Compañía); promotores mineros y siderúrgicos (Ibarra Hermanos, Hijos de Gurtubay, José M^a Ampuero); algún naviero y corredores marítimos (Eduardo Aznar) y por último, algún inversionista no vinculado con los grandes negocios bilbaínos de finales de siglo y que se especializaron en la gestión ferroviaria (Ramón Bergé, Manuel M^a de Gortazar).

Por consiguiente, entre estos promotores del ferrocarril de Bilbao a Durango, destacaba un grupo heterogéneo de inversores, de los que sobresalían elementos nuevos en la plaza financiera de Bilbao y que optaban por el negocio ferroviario especializándose en él, sin que tuviesen conexión alguna con los negocios tradicionales o con los nuevos surgidos al amparo del desarrollo de la minería vizcaína. Un segundo grupo lo formarían aquellos inversores vinculados con las actividades mineras o siderúrgicas existentes en la zona de influencia de la línea o situadas en los grandes centros productores, quienes veían indistintamente en el ferrocarril el medio de abastecerse de materia prima y de colocar sus productos en los mercados. En un tercer grupo se integrarían los inversores procedentes de las actividades comerciales bilbaínas y fundadores del Banco de Bilbao, para quienes esta construcción ferroviaria actuaría al mismo tiempo que inversión de sus capitales, como proyección de sus negocios comerciales hacia nuevos mercados.

Por lo tanto, con la constitución de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya se activaron los dos grupos inversores que acaparaban las actividades económicas de Bilbao a finales de siglo, tanto comerciales como siderometalúrgicas, a los que se unieron elementos ajenos a esta dinámica empresarial, vinculados con negocios estrictamente afectados por la nueva línea y enmarcados en la dinámica del recién nacido desarrollo siderúrgico vizcaíno. Por último, destacar también la presencia de capitales repatriados ajenos a las actividades comerciales vizcaínas. Es decir, se abordó la construcción del ferrocarril de Bilbao a Durango como un elemento integrador de las zonas por el afectadas en la dinámica ejercida por Bilbao, puesto que ofrecía nuevos mercados de expansión para las actividades económicas bilbaínas y permitía la salida las producciones

¹ Ormaechea (1989), pp.377-386.

metalúrgicas de Galdácano y Amorebieta y de las mineras de Vedia, al mismo tiempo que se consideraba la inversión ferroviaria como un negocio rentable en el que asegurarse unos beneficios sobre el capital invertido.

Fueron precisamente los promotores de la línea Bilbao-Durango los que auspiciaron la prolongación de sus líneas hasta San Sebastián, fomentando la creación de dos empresas ferroviarias que llevaron a efecto y explotaron las líneas de Durango-Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián. La composición de los principales promotores de cada una de estas empresas se mantuvo de un modo sustancial, variando en virtud de los intereses locales que estas construcciones ferroviarias levantaban en las zonas por las que atravesaban.

Así, por ejemplo, la construcción del ferrocarril de Durango a Zumárraga partió de la propuesta de los vecinos de Eibar y otras poblaciones afectadas, hecha a la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya. Aunque el Consejo de Administración de esta compañía renunció por problemas estatutarios a la posibilidad de que ésta compañía se hiciera cargo, como tal, de la línea, se llegó a un acuerdo entre ambas partes para la constitución de la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga².

Entre los promotores de esta línea desatacaban los principales accionistas de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, Manuel M^a de Gortazar, Francisco N. de Igartua, Vicente de Uhagón, José M^a de Solaún y Eduardo Aznar. Cabe desatacar entre éstos a Gortazar y a Igartua, quienes se especializarían en el sector ferroviario y que constituían el germen de lo que posteriormente sería la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

Junto a este grupo inversor destacaba la presencia de otros capitalistas bilbaínos, comerciantes, corredores marítimos, rentistas e inversionistas de bolsa que encontraban en el ferrocarril un medio de rentabilizar sus capitales (Juan E. Delmás, Mariano Zabálburu, Ricardo Arellano, Carlos Jacquet, José M^a Orbe y Justo de Violete entre otros)³. A este conjunto de inversionistas bilbaínos, se aunaron los vecinos de las localidades guipuzcoanas de Ermua (2), Elgoibar (16), Eibar (57), Zumárraga (6), entre los que destacaban los propietarios rentistas, los armeros y los maestros de obras⁴.

En definitiva, con la construcción del ferrocarril de Durango a Zumárraga se abarcaban dos de los principios establecidos por la construcción de la línea Bilbao-Durango, de la que éste era su prolongación hasta tierras guipuzcoanas. En primer lugar, el ferrocarril era concebido como un instrumento de expansión económica, tanto en función de los que lo veían como un elemento de conexión con nuevos mercados para unos negocios que ya contaban con unos mercados estables, como por aquellos que veían en el tren la posibilidad de reorientar sus actividades económicas. En segundo lugar, la construcción ferroviaria era entendida como un medio de inversión, en el que colocar unos capitales, al igual que se podría invertir en bolsa o en otro sector industrial, sin más objetivo que buscar una rentabilidad y sin intervenir directamente en la gestión de las compañías ferroviarias.

Sin embargo, una nueva faceta se abrió con la construcción de esta línea y fue la especialización de un pequeño grupo de inversores en el negocio ferroviario. Estos lo concebían como un sector productivo, es decir como una empresa privada sujeta a la ley de la oferta y de la demanda y cuya finalidad era la de ofrecer un servicio de transporte con un objetivo estrictamente mercantil,

² Montero (1993), pp.92-99.

³ Ormaechea (1989), Listado de los accionistas de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, pp. 383-385.

⁴ Montero (1993), pp.92-99.

desvinculado de la subordinación de la explotación ferroviaria a otros sectores productivos. Estos objetivos pervivieron en la construcción del ferrocarril de Elgoibar-San Sebastián. Entre sus principales accionistas destacaban la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango, distintos ayuntamientos de la zona (Zarauz, Deva y Motrico) y diversos inversores guipuzcoanos (Manuel Martí, Sebastián Irusta y José María Ariño). A la participación directa de la Compañía de Bilbao-Durango y que no de la Compañía de Durango a Zumárraga, se añadió la suscripción de acciones por parte de los ayuntamientos interesados en la línea.

Esto manifestaba tanto el interés de los promotores de la línea de Bilbao-Durango por conseguir la conexión con San Sebastián, antesala de la frontera francesa, es decir, consideraban esta obra como la ampliación del negocio ferroviario que explotaban, como, la intervención de distintos ayuntamientos refrendaba la concepción del ferrocarril como un elemento de servicio público y que ejercería un efecto de arrastre sobre las economías de esta zona.

Cabe destacar la especial participación de elementos ligados con las actividades marítimas de Bilbao y algunos de ellos promotores también de las líneas de Bilbao-Durango y Elgoibar-San Sebastián. Eduardo Aznar, Ramón de la Sota y la firma comercial Señores Aznar y Astigarraga, independientemente del capital suscrito por la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango acaparaban comparativamente un 50 por ciento aproximadamente del capital de la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián. La construcción de la línea que enlazase Bilbao con San Sebastián implicaba una competencia para el comercio de cabotaje realizado entre Vizcaya y Guipúzcoa. En este caso, el ferrocarril se convertía en un medio de transporte complementario y, también, sustitutorio del marítimo.

La promoción de las líneas de Durango-Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián por la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya y la existencia de elementos comunes en todas ellas derivó en la fusión de las tres compañías en 1907, con la creación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. La gestión de esta compañía siguió las pautas marcadas por la empresa originaria y llevó a cabo una labor de promoción de distintas construcciones ferroviarias. Entre éstas se encontraba la prolongación de sus líneas hasta la frontera francesa, cuya construcción y explotación, aunque fue llevada a cabo de un modo directo por la *Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial*, domiciliada en Bilbao, difícilmente se podría haber realizado sin el apoyo financiero de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

La formación de la sociedad que se encargó de la construcción del ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa era la siguiente: Benigno Chávarri y Plácido Allende contaban cada uno con un 12,5 por ciento del capital de la compañía; con un 10 por ciento por persona, José Allende, Jerónimo Ochandiano, Francisco de Arteche, Ricardo de Uhagón, Antonio Allende y Enrique Borda, con un 8 por ciento Donato Palacio; y por último con un 7 por ciento Horacio Azqueta⁵. Esta sociedad estaba compuesta por los principales accionistas de la compañía de los Ferrocarriles de Bilbao a Santander (Chávarri, Allende, Arteche), por miembros del consejo de administración de Vascongados, como Plácido Allende y por elementos presentes en la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani (Azqueta, Borda, Ochandiano).

Detrás de esta composición mixta de la compañía que abordó la construcción y explotación del Ferrocarril de la Frontera, se debatía el control de las conexiones de las líneas ferroviarias de vía estrecha del País Vasco con la Irún, al igual que limitar el área de actuación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Buena prueba de ello fueron las tirantes relaciones existentes entre la

⁵ Ormaechea (1989), Listado de accionistas del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa. pp.578-579.

Sociedad Constructora y la compañía de los ferrocarriles Vascongados, que terminaron con la ruptura del convenio firmado para la utilización por Vascongados de esta línea.

En definitiva, se trataba de una actuación inscrita en un marco netamente empresarial del sector ferroviario que explotaba el conjunto de líneas de vía estrecha del País Vasco, dentro de la dinámica marcada en Vizcaya por las compañías de Santander y de Vascongados y en Guipúzcoa por Vascongados y por Hernani. Estas tres compañías se disputaban una misma área de influencia a través del control de una línea crucial para las comunicaciones ferroviarias de vía estrecha interprovincial y guipuzcoana.

A modo de conclusión, se puede decir que las conexiones de Vizcaya con Guipúzcoa y la frontera francesa partieron de la iniciativa, en su mayor parte, de capitales bilbaínos, vinculados con diversos aspectos de la realidad económica de Vizcaya según la escala temporal en la que se acometieron las distintas obras ferroviarias. Las construcciones realizadas a finales de siglo obedecieron a la proyección de un reducido grupo de inversores bilbaínos procedentes de diversas actividades económicas, enlazados tanto con las actividades tradicionales comerciales, como con la minería y metalurgia, al igual que otros procedían de capitales indianos repatriados. El rasgo fundamental de estos inversionistas fue la configuración de un negocio estrictamente ferroviario, no supeditado a una producción determinada. Se trataba, por lo tanto, de un negocio que ofrecía unos servicios, claro está, dentro de la preexistencia de una demanda adecuada y al que se unieron inversionistas de las zonas afectadas por la construcción de estas las líneas.

Hay que diferenciar las características de los inversores locales presentes en la línea de Durango-Zumárraga y de Elgoibar-San Sebastián. Mientras que los capitales locales inscritos en la línea de Durango-Zumárraga provenían en su mayor parte de las actividades industriales de la zona, que entendían el ferrocarril como un medio de facilitar la salida de sus producciones, los inversionistas locales de la línea Elgoibar-San Sebastián, por las características propias del área que recorría, eran mucho menor en número y cabe citar la importancia de la suscripción hecha por parte de los ayuntamiento de la zona que ya ha sido comentada anteriormente.

La concentración del sector ferroviario de vía estrecha del País Vasco, que tuvo lugar desde finales del siglo pasado, supuso la culminación de la concepción de la explotación ferroviaria como un negocio en sí mismo y por lo tanto con un área de actuación suscrita a aquellos puntos que mejorasen sus cuentas de explotación. En esta dinámica surgió la conexión con Francia de las líneas que desde Bilbao se habían construido hasta San Sebastián.

Durante el primer decenio del siglo, la industrialización vizcaína ya se había consolidado y los distintos grupos de poder estaban claramente definidos, por el contrario, en Guipúzcoa, se estaban sentando las bases de su futura industrialización. La conexión con la frontera francesa supuso una primera ordenación, desde el punto de vista ferroviario, por parte de los capitales guipuzcoanos de los principales puntos del tráfico ferroviario de la provincia y que posteriormente fueron ampliándose hacia Navarra.

De este variado grupo de inversores surgió la iniciativa de crear una compañía especializada en el transporte ferroviario, no subordinado a una demanda específica y que terminó por explotar de un modo directo la mayor parte los kilómetros construidos en vía estrecha del País Vasco, todos ellos, en las provincias de Vizcaya y de Guipúzcoa y también por controlar los enlaces de estas líneas con Álava y con Navarra.

2. El proceso de fusión y concentración de capitales en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados

Una de las principales características del sector ferroviario vasco fue el proceso de fusión al que se vieron sometidas las distintas empresas concesionarias. Como consecuencia de este proceso apareció un elevado número de empresas que habían surgido de la prolongación de líneas ya construidas. Este fue el caso de las Compañía de los Ferrocarriles Vascongados en su proyección desde Bilbao hasta la Frontera Francesa. La fusión de las tres compañías que explotaban el eje ferroviario de Bilbao a San Sebastián, a pesar de la presencia de unos promotores comunes a todas ellas, se vio entorpecida por problemas estatutarios de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya que no le permitían explotar como sociedad otra empresa, por la presencia de elementos vinculados estrictamente con la explotación de cada una de las compañías y por las dificultades de la financiación del último tramo del eje, entre Elgoibar y San Sebastián.

Si observamos la composición de los consejos de administración de estas tres compañías en 1900, se aprecia el alto grado de integración existente entre ellas: Plácido Allende, José Ángel Aurrecoechea, Martín Erinaga y Julio Igartua estaban presentes en los consejos de administración de las tres compañías, mientras que Eduardo Aznar estaba presente las de Bilbao-Durango y Elgoibar-San Sebastián y Justo Violete también en la de Bilbao-Durango y en la de Durango-Zumárraga⁶. Estos inversores provenían de diversos sectores económicos tanto vizcaínos como guipuzcoanos y terminaron por configurar un negocio ferroviario que supuso la consolidación del sector ferroviario vasco de vía estrecha, con la creación en 1907 de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

Con anterioridad a 1900 se iba configurando el conjunto de líneas comarcales que enlazaban a Bilbao o San Sebastián con las áreas cercanas. En Vizcaya, la integración de estas líneas de tipo comarcal venía representada por la presencia de consejeros comunes en las compañías de Bilbao-Las Arenas y de Luchana-Munguía, como fue el caso de José M^a Solaún⁷.

El panorama ferroviario vasco en 1900 se caracterizaba por encontrarse en una fase intermedia dentro de la continua integración empresarial que caracterizó a este sector. Por estas fechas, la red ferroviaria de vía estrecha se estaba consolidando. Los ejes Bilbao-Santander y Bilbao-San Sebastián ya estaban constituidos desde el punto de vista ferroviario, aunque hubo que esperar un poco para la integración empresarial de las compañías que explotaban las líneas Bilbao-San Sebastián. La capitalización de estos dos ejes ferroviarios por dos grupos inversores bien delimitados, evitó la concentración empresarial de las empresas que explotaban estos dos conjuntos de líneas, surgiendo de este modo una dura competencia que se vio reflejada en dos aspectos bien diferentes.

Los inversionistas de las compañías que se fusionaron en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados apostaban por la expansión de sus líneas hacia Guipúzcoa y la frontera francesa, en búsqueda de mercados ferroviarios inéditos. A pesar de la diversidad de estos inversores, tenían como característica común su pertenencia a un grupo capitalista intermedio que no contaba, con contadas excepciones, de un marcado protagonismo dentro del proceso industrializador vizcaíno. A este matiz se aunó la especialización de estos elementos dentro de la gestión empresarial ferroviaria y que dio como resultado la concepción de este negocio desvinculado de una demanda ferroviaria única y limitada a un marco geográfico determinado.

⁶ Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya (1900). Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga (1900). Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián (1900).

⁷ Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas (1900). Compañía del Ferrocarril Luchana a Munguía (1900).

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial tuvo lugar una reorganización del sector ferroviario vasco. El conflicto bélico europeo puso en relieve las deficiencias propias de un sistema de explotación ferroviaria caracterizado por un elevado número de compañías, con el consiguiente incremento de los gastos de explotación y establecimiento. Para 1914, las principales compañías ferroviarias del País Vasco ya estaban configuradas y tenían sus áreas de actuación bien delimitadas, al menos en Vizcaya. Los problemas surgieron en Guipúzcoa, donde unas fechas antes del estallido bélico se había puesto en explotación el Ferrocarril de la Frontera, construido en vía estrecha y que era el complemento necesario para la estructura ferroviaria de este ancho viario construida en el País Vasco. La falta de entendimiento entre la sociedad constructora y explotadora del ferrocarril dificultó el trasvase de mercancías y viajeros entre las líneas de Vascongados con las de la Frontera.

A los problemas surgidos entre ambas empresas por la falta de material móvil que permitiese un tráfico fluido entre las dos líneas se unieron los problemas empresariales planteados entre Vascongados y Santander como consecuencia del control de los accesos hacia Bilbao de Irún. Representantes de esta última compañía tenían un peso específico muy importante dentro de la gestión del Ferrocarril de la Frontera, como era el caso de Enrique Aresti, presente en los consejos de administración de ambas compañías⁸.

La posición de fuerza adquirida por la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera como consecuencia del tráfico generado por la Primera Guerra Mundial, no estaba desligada de su vinculación empresarial con otra de las líneas guipuzcoanas que mayor índice de tráfico había desarrollado durante el periodo bélico⁹. Nos referimos a la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, que en 1914 compartía con la de la Frontera cuatro consejeros (Horacio Azqueta, Enrique Borda, Jerónimo Ochandiano y Ricardo Saralegui) y en 1922 tres que ya estaban presentes en 1914 (Azqueta, Borda y Saralegui)¹⁰.

Estas conexiones empresariales fructificaron en 1923 con la creación de la *Sociedad de Ferrocarril y Tranvías* (S.E.F.T.), en la que se daba la presencia de un grupo inversor mixto compuesto por capitales vizcaínos y guipuzcoanos anteriormente descritos. La S.E.F.T. controlaba los accesos de San Sebastián con la Frontera y con Hernani, dos de los puntos de mayor tráfico ferroviario de la provincia.

Superado el primer impacto de la Guerra Europea, la gestión empresarial de las distintas compañías ferroviarias se centró en la adecuación de sus servicios a un marco de actuación que no ofrecía mayores áreas de expansión directa. Los primeros síntomas de crisis del sistema ferroviario comenzaban a ponerse en evidencia y dejaban entrever las dificultades por las que atravesarían las explotaciones ferroviarias. Ante este panorama, la reacción de las compañías fue la de consolidar sus mercados.

Este fue el panorama ferroviario que se mantuvo hasta el estallido de la Guerra Civil Española en 1936. En su conjunto, se trataba de un panorama empresarial caracterizado por la dispersión industrial, a pesar de la labor de las diferentes compañías por ampliar su área de actuación. La absorción empresarial que tuvo lugar obedeció a diversos criterios, dando como resultado un conjunto de compañías ferroviarias que explotaban líneas que cumplían diversas funciones, a veces no complementarias entre sí. La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados no fue ajena a esta

⁸ Compañía de los Ferrocarriles Vascongados (1914). Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao (1914). Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa (1914).

⁹ Ormaechea (1989), Tráfico de esta compañía (1912-1923) pp. 580-582.

¹⁰ Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani (1900 y 1922).

dinámica. En una primera etapa, la concentración empresarial y las funciones de las líneas absorbidas iban parejas a los objetivos marcados por sus promotores. Sin embargo con el desarrollo del sector ferroviario y la mayor especialización de la oferta de transporte ofrecida por esta compañía, llevó a la absorción empresarial o convenios con compañías cuyas funciones poco o nada tenían que ver con las que ya explotaban. Se trataba para Vascongados, en definitiva, de adecuar las iniciativas de sus inversores vizcaínos y guipuzcoanos, especializados en la explotación ferroviaria sin grandes vinculaciones, con los principales negocios vizcaínos.

3. La presencia de los inversores de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados en otros sectores económicos

Pareja a la integración empresarial de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados y de su especialización en el negocio del transporte ferroviario, se fue observando la participación de los inversores de estas empresas en otros sectores productivos vascos. A partir del análisis de los consejeros de esta compañía podemos hacer un seguimiento de la movilidad empresarial de los distintos grupos inversores. Mientras que para el estudio del sector ferroviario se han realizado tres cortes temporales, 1900, 1914 y 1923, para el análisis de los consejos de administración de las sociedades anónimas de España se ha utilizado el *Anuario Financiero* y de Sociedades Anónimas de España, editado por la Revista de Economía y Hacienda en el año 1923¹¹, por razones propias de las deficiencias de la documentación.

Desde el punto de vista económico, los años 1922 y 1923 se podrían denominar como un periodo de transición después de la depresión económica que surgió como consecuencia del desequilibrio mundial de la postguerra europea. En 1920, los efectos de la crisis fueron devastadores para la economía española. Las perturbaciones del comercio internacional y la llegada de los productos extranjeros supusieron a partir de 1921 una fuerte competencia con la que la industria vasca no podía competir. A esto hubo que añadir las exigencias de mejoras laborales por parte de las organizaciones obreras. Esta crisis económica se tradujo en un paro forzoso, en la mayoría de las industrias, a lo que se unió la contracción del crédito y la retirada de los capitales en circulación. El Gobierno se planteó una solución proteccionista para estos problemas, promulgando un *Arancel Provisional*, que poco hizo para evitar las consecuencias del renacimiento de la economía inglesa sobre las industrias mineras, carbonífera y siderúrgica española¹².

La política española tampoco facilitó la recuperación económica de los sectores en crisis, puesto que la guerra de Marruecos movilizó unas sumas de dinero que tuvieron que ser sufragadas mediante emisiones de obligaciones, cuya cantidad era similar al presupuesto ordinario votado en 1921 en Cortes. Los efectos de esta crisis industrial y comercial se padecieron con toda su intensidad en el País Vasco. La competencia de los astilleros extranjeros, principalmente alemanes, provocó la crisis de este sector vizcaíno y la orientación de sus producciones hacia la fabricación de material eléctrico y calderería¹³.

La situación del sector ferroviario no era menos halagüeña y a la situación heredada de tiempos pasados, como la insuficiencia de la explotación, se unieron las medidas sociales del gobierno, que

¹¹ Este anuario fue dirigido por Daniel Ríu y Periquet, ex diputado, abogado del colegio de Madrid, ex director general de aduanas y director de la *Revista de Economía y Hacienda*. La dificultad de acceder a las memorias de todas la compañías españolas de un mismo año, en el caso de que existiesen en su conjunto y lo fragmentario de algunos anuarios financieros, nos han volcado hacia la elección del *Anuario de Sociedad Anónimas de 1923* por ser uno de los más completos de la época

¹² Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1921), pp. 4-8.

¹³ Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1921), pp.4-14

no hicieron sino incrementar los gastos de explotación. En general, el tráfico ferroviario descendió. La elevación de los derechos arancelarios repercutió en el tráfico de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados y supuso una recesión de su tráfico. Las compañías de Santander y Norte se vieron afectadas por la paralización marítima y por la recesión de los trabajos de las empresas situadas a lo largo de la Ría¹⁴.

Una excepción en este entorno fueron las actividades de la banca bilbaína, que gracias a su potencial financiero pudo resistir los embates de la crisis, aún así, los capitales se vieron reacios a invertir en el sector privado. En orden de mayor a menor, los sectores que gozaron de una mayor inversión en 1920 fueron los siguientes: las eléctricas, los negocios mineros, las metalúrgicas, las químicas, las navieras, las explotadoras de negocios forestales, las dedicadas a comisiones y representación, las de construcción y reparación de buques y las bancarias¹⁵. Es decir, se apostaba tanto por nuevos sectores como por los tradicionales y recogiendo lo anteriormente indicado, muchos de estos negocios domiciliados en Bilbao tenían sus bases productivas fuera del País Vasco.

Dentro de este encuadre económico, las zonas recorridas por las líneas explotadas por las compañías de los Ferrocarriles Vascongados, de San Sebastián a la Frontera francesa y del Ferrocarril del Plazaola contaban con una característica común, su proyección por la provincia de Guipúzcoa. En su conjunto, eran líneas concebidas con el objetivo de salvar las deficiencias ferroviarias de las líneas construidas en vía ancha, con respecto a las relaciones económicas entre Vizcaya y Guipúzcoa. La diversidad de las funciones ejercidas por estas líneas se vio reflejada en la naturaleza de los capitales que optaron por la inversión ferroviaria y es aquí donde subyace la diferenciación de este grupo inversor, en particular en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, con respecto a los capitales invertidos en otras compañías ferroviarias vascas.

Cuando se abordó el análisis de los promotores de las distintas compañías que dieron lugar a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados ya se indicó su limitada vinculación con los grandes sectores productivos vizcaínos de finales del siglo XIX. En 1923, esta dinámica se mantenía y adquiriría nuevas perspectivas que afectaban directamente a la gestión de un negocio dedicado a los transportes. La compra del *Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango*, era un paso más dentro de la integración de las actividades de esta compañía ferroviaria para ampliar su oferta de transporte. Ambas compañías compartían el mismo consejo de administración, sin que se diese, al menos desde el punto formal, una integración de las dos empresas.

La presencia en 1923 de consejeros de la Compañía de Vascongados vinculados con actividades mineras se veía reflejada en las conexiones que esta empresa con los otros sectores productivos. Su consejo de administración estaba compuesto por José Acillona (Marqués de Acillona), Guillermo Acillona, Baltasar Amézola, Juan Telesforo Arteche, Juan José Echano, Enrique Fernández, Julio Igartua, Gabriel Lejarreta, Juan Núñez, Ramón Olalde, Gastón Poirier, Baldomero Taramona y Julio Benito del Valle. De estos consejeros, Amézola, Valle, Guillermo Acillona y Núñez estaban presentes en sociedades mineras y a los que se les añadía Olalde y el Marqués de Acillona en el Consejo de Administración de la sociedad bancaria *Crédito de la Unión Minera*¹⁶.

¹⁴ Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1921), pp. 14-16.

¹⁵ Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1921), pp.16-32.

¹⁶ Rúa (1924). Las conexiones de Vascongados con el sector minero era la siguiente: Amézola y Valle en *Minas de Teverga*; Guillermo Acillona en la *Carbonera del Sil*, Amézola en la *Hullera Vasco-Leonesa*; Núñez en la *Sociedad Española de Minas del Rif* y en la *Compañía Minera Hispano-Africana*; y Valle en las *Minas de Lalen*.

Cuadro 1.- Grupos productivos vinculados con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, 1923

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Tranvías	13
Bancos	9
Sociedades mineras	7
Productos químicos y farmacéuticos	4
Cementos, cerámicas y ladrillos	2
Edificaciones y obras públicas	2
Navieras	2
Seguros	2
Electricidad y gas	1
Ferrocarriles	1
Productos alimenticios	1
Siderúrgicas	1

Fuente: elaboración propia a partir de Ríu (1924).

Independientemente de estas actividades mineras, las vinculaciones con otros sectores productivos vinieron dadas por la presencia capitalistas como el Marqués de Acillona, Núñez, Taramona o Valle, escasamente vinculados con los grandes negocios vizcaínos. En su conjunto, se trataba de inversores que estaban presentes en la segunda fase expansiva de la industrialización vizcaína, tal como lo presenta su vinculación a negocios químicos, de construcciones públicas, sociedades eléctricas y aseguradoras¹⁷. Para estos capitalistas, la explotación ferroviaria era una inversión más, no necesariamente vinculada con sus otras actividades económicas. Se partía, por lo tanto, de una especialización en el negocio ferroviario y de su proyección hacia otros medios de transporte.

En cuanto al consejo de administración de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani contaba con importantes afinidades con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Este consejo estaba compuesto en 1923 por inversionistas en su mayoría vinculados con las actividades económicas guipuzcoanas. Los representantes de este consejo de administración eran los siguientes: Horacio Azqueta, Enrique Borda, Enrique Fernández, Ricardo Saralegui, Juan Manuel Allende y Francisco de A. Areizaga. De estos, Azqueta Borda y Saralegui, también eran consejeros de la compañía que explotaba el *Ferrocarril de la Frontera* y del *Tranvía Irún-Fuenterrabía*.

Cuadro 2.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, 1923

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Tranvías	6
Ferrocarriles	4
Edificaciones y obras públicas	2
Auxiliares industria y comercio	1
Sociedades mineras	1

Fuente: elaboración propia a partir de Ríu (1924).

La conexión mayoritaria con explotaciones de tranvías y ferroviarias estaba determinada por la presencia de consejeros comunes con las compañías del *Ferrocarril de la Frontera* y con *Ferrocarriles Vascongados* (Fernández), además de las vinculaciones de Borda con las dos compañías de tranvías bilbaínas descritas con anterioridad¹⁸. Se trataba por lo tanto, de una

¹⁷ Ríu (1924).

¹⁸ Ríu (1924).

especialización en el sector del transporte terrestre, en sus dos variantes, ferrocarriles y tranvías, predominantemente en la provincia de Guipúzcoa.

De lo indicado con anterioridad se desprende que independientemente de un importante grupo de inversores vinculados con los negocios financieros e industriales bilbaínos, hubo otro grupo de capitalistas que optó por especializarse en el negocio ferroviario. Se trataba, de inversionistas que mantenían algunas vinculaciones con los grandes negocios bilbaínos y que bajo su iniciativa se llevó a cabo el eje Bilbao-San Sebastián. Fue la compañía de los Ferrocarriles Vascongados la que ejercía su hegemonía en la parte oriental de este eje. De la explotación de este negocio no estuvieron desligados algunos capitales guipuzcoanos, presentes también en otras compañías ferroviarias de Guipúzcoa y en las que también se encontraban algunos inversores de la Compañía de Santander. La principal característica de estos inversionistas especializados en la explotación ferroviaria fue la proyección de sus negocios más allá de los ferrocarriles y se aventuraron hacia la inversión en tranvías que no necesariamente complementaban las funciones ejercidas por las líneas ferroviarias que explotaban.

En definitiva, los inversores de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados configuraron un importante grupo de gestión que estuvo condicionado por la naturaleza de unos negocios que ya existían antes de las construcciones ferroviarias y que determinaron la adecuación de estas explotaciones en función de unas demandas de transporte muy determinadas. Como veremos a continuación, desde una perspectiva comercial en la que se primaba el resultado de la explotación ferroviaria, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados llevó a cabo un proceso de estudios y construcciones ferroviarias, a la par que una política de convenios con otras compañías ferroviarias, que dieron paso a una diversificada oferta de transporte en el que el ferrocarril era el eje central, sin olvidar también su coordinación con el transporte tranviario y el mecánico terrestre por carretera.

4. La consolidación del área de actuación de la compañía de los Ferrocarriles Vascongados (1914-1936)

La existencia de dos tipos de ancho viario diferentes dentro de la estructura ferroviaria vasca fue determinante en la proyección de las líneas de ferrocarriles que se construyeron en el País Vasco. Además, este doble ancho viario, con funciones diferenciadoras y características propias, marcó la estructura empresarial de aquellas compañías concesionarias y su actuación con el objetivo de ampliar su área de actuación¹⁹. Frente a las líneas generales construidas en vía ancha, se fueron trazando un conjunto de líneas de vía estrecha de un metro. 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 particular²⁰.

¹⁹ No se ha incluido en este estudio el análisis de los ferrocarriles mineros. Este tema ha sido ampliamente tratado por Ormaechea (1989) y por Montero (1990).

²⁰ Macías (1993), pp. 157-171.

Cuadro 3.- Kilómetros explotados por las compañías ferroviarias en el País Vasco (1916)

COMPañIA	LONGITUD Km.
Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*	351,037
Compañía de los Ferrocarriles de la Robla	312,445
Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao	171,853
Ferrocarriles Vascongados	159,102
Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa	51,499
Compañía de los Ferrocarriles de San Julián de Musques a Castro Urdiales	35,560
Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica-Luno y Pedernales	24,006
Sociedad Minera Guipuzcoana	22,306
Sociedad "La Constructora de Obras públicas y Fomento Industrial"	19,432
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*	17,938
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama	17,827
Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía	16,248
Diputación provincial de Vizcaya	12,876
Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani	11,682
Compañía del Ferrocarril del Monte Ulia	3,088
<i>Total</i>	1.226,899

* Compañías que explotaban líneas de vía ancha
Fuente: Elaboración propia a partir de Cambó (1918).

Estas líneas de un metro fueron ampliándose hasta llegar a enlazar las comarcas más importantes de Vizcaya y Guipúzcoa con sus respectivas capitales. Y éstas, tras un dilatado proceso de construcciones ferroviarias, también quedaron unidas por una estructura ferroviaria de vía estrecha que se proyectaba también hacia Cantabria y Navarra. A pesar de su heterogeneidad, estas líneas de un metro tenían como denominador común el de asistir a la demanda interna del País Vasco ya fuese a nivel interprovincial, provincial o comarcal.

En su conjunto, frente a los 368,975 kilómetros de vía explotados por las compañías concesionarias de las líneas de ancho normal, los explotados por las compañías de vía estrecha suponían un total de 466,334²¹. De estos últimos, 372,693 kilómetros quedaban adscritos a las líneas de interés general de carácter interno, mientras que las líneas comarcales tan solo contaban con 105,323 kilómetros entre las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa.

Para estas fechas, la red ferroviaria construida en vía ancha ya estaba configurada por completo, mientras que las líneas generales de carácter interno y las comarcales, todas ellas construidas en ancho viario de un metro, terminaron de conformarse entre 1914 y 1936. En este periodo se pusieron en explotación las líneas de vía estrecha que enlazaban Bilbao y San Sebastián con la frontera francesa; se ampliaron las líneas de vía estrecha que unían Vizcaya y Guipúzcoa con Álava y Navarra; se construyeron las últimas líneas de carácter comarcal; se corrigieron las deficiencias de

²¹ De este cómputo de kilómetros explotados en vía estrecha se han excluidos los explotados por la Compañía de los Ferrocarriles de La Robla, puesto que la mayor parte del recorrido de esta línea se realizaba fuera de la provincia de Vizcaya.

los trazados ya realizados; y por último, se construyeron una serie de conexiones entre las distintas líneas ferroviarias con el objetivo de favorecer el tráfico entre ellas.

En definitiva, se trataba de consolidar la estructura ferroviaria heredada de épocas pasadas, en las que el ferrocarril ostentaba el monopolio del transporte terrestre, al mismo tiempo que se adaptaba a las nuevas exigencias del tráfico comercial y de viajeros. Es una época de cambios, en la que se desarrolló un nuevo medio de transporte, el automóvil, que acabó con la exclusividad de transporte mecánico terrestre que el ferrocarril había disfrutado desde su aparición a mediados del siglo XIX. En este juego de fuerzas se desarrolló la labor de una serie de empresas, de las que tan sólo unas pocas supieron abordar con éxito la competencia del transporte por carretera. Estas empresas orientaron su oferta ferroviaria en función de las necesidades puntuales de los mercados a los que servían, llegando incluso a la diversificación de sus actividades con la obtención de concesiones de líneas de transportes regulares de viajeros y mercancías por carretera.

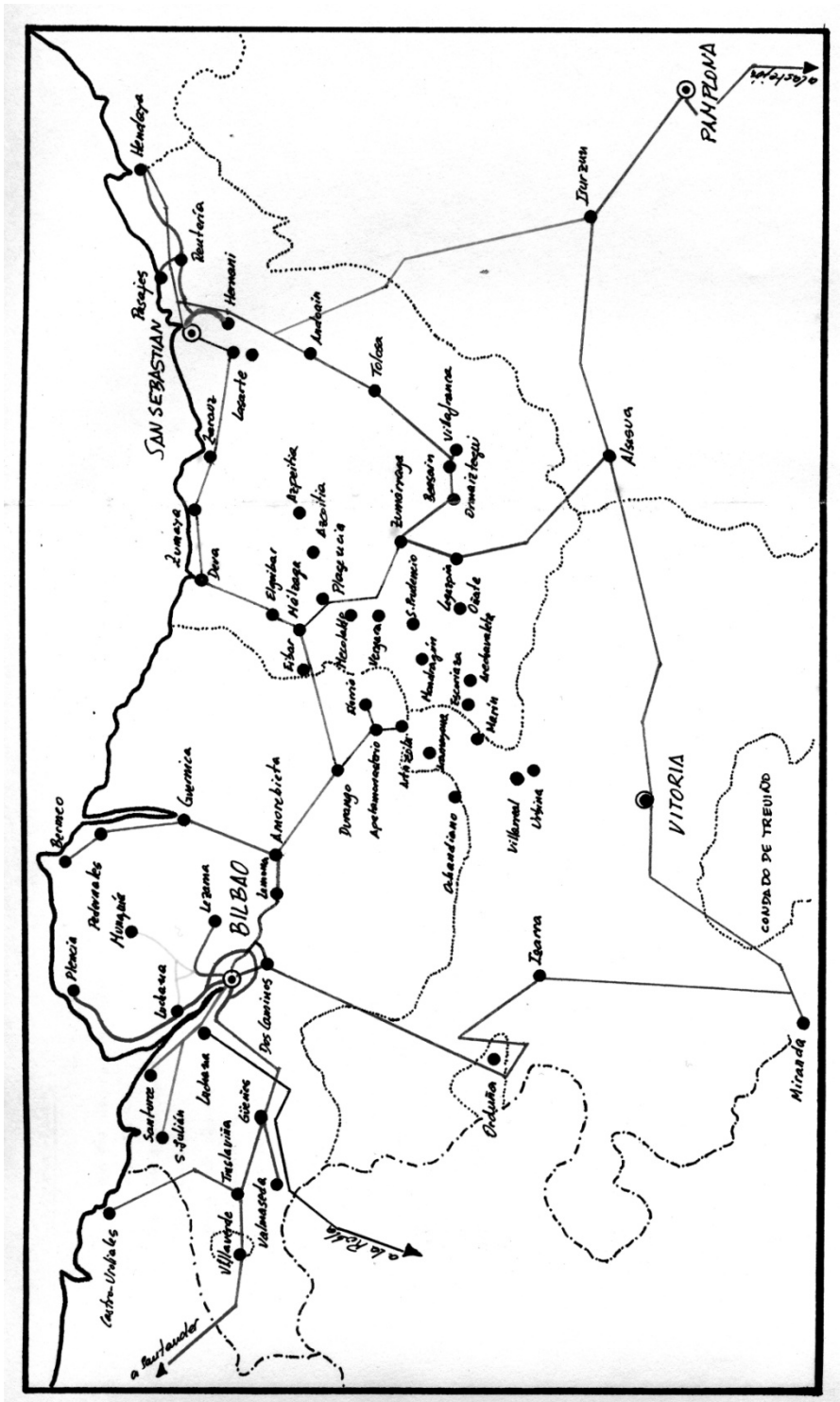
Dentro de esta situación, para 1914, la mayoría de las líneas construidas en vía estrecha en la provincia de Vizcaya, eran prácticamente la totalidad de las que se habrían de construir. Sin embargo, en Guipúzcoa nos encontramos con un trazado ferroviario que aún se hallaba en fase de desarrollo. Las líneas Bilbao-San Sebastián y San Sebastián-Hernani, constituyeron las únicas líneas rentables que en este momento se desarrollaban en Guipúzcoa. De este modo, Eibar, Elgoibar y Vergara se vieron favorecidas por un tráfico ferroviario que potenció el sector industrial asentado en estas comarcas. Sin embargo, zonas industriales y con importantes núcleos de población, como el alto valle del Deva (Mondragón, Escoriaza y Oñate) o el valle del Urola, no contaban con el apoyo que suponía el ferrocarril para el desenvolvimiento que la economía de mercado exigía.

En 1914 Compañía de los Ferrocarriles Vascongados explotaba tres líneas que enlazaban Bilbao y San Sebastián, la línea de Bilbao a Zumárraga (Bilbao a Durango y ramal a Dos Caminos y Durango a Zumárraga y Ramal de Malzaga a Elgoibar); la línea de Elgoibar a San Sebastián (Elgoibar a Deva, Deva a Zarauz y Zarauz a San Sebastián) y la línea de Durango a Arrazola y Elorrio²². Sin embargo, esta compañía no se limitó a la explotación de estas líneas, sino que respaldó, directa e indirectamente, la construcción de proyectos ferroviarios y de tranvías y que una vez llevados a cabo entraron a formar parte de las líneas que componían su área de influencia mediante contratos de servicios combinados²³.

²² Cambó (1918), pp.132-142.

²³ Macías (1993), pp. 206-209.

Mapa 1.- Las líneas ferroviarias del País Vasco en 1914



Por una parte, nos encontramos con la elaboración de proyectos ferroviarios que culminaron en la construcción de nuevas líneas férreas. Con la confección de estos proyectos y la posterior defensa de su construcción, la Compañía de Vascongados perseguía un doble objetivo: en primer lugar, enlazar con Francia y con la Ribera del Ebro; y en segundo lugar, controlar el nexo de las comunicaciones entre aquellas líneas, que convergían en Bilbao y se expandían hacia el este y oeste cantábrico.

El apoyo a la construcción del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, le permitió el acceso a Francia. Mientras, mediante el respaldo a los proyectos de Elorrio a Mondragón, Mecalalde a Vergara, Vergara a Mondragón, Vasco-Navarro y Zumárraga a Zumaya, se perseguía ampliar el área de influencia de sus líneas por el Alto Deva y por el Urola, al igual que desviar desde Zumárraga el tráfico proveniente de las zonas del Ebro y de la Meseta, compitiendo con la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Sin embargo, el proceso de expansión empresarial de la compañía no se centró solamente en la promoción de nuevas líneas férreas o de tranvías. La búsqueda de una mayor eficacia del transporte de las líneas, sobre todo, ante el incremento del tráfico ocasionado por el aumento de la demanda consiguiente al desarrollo industrial de principios de siglo y al generado por la Primera Guerra Mundial, hizo necesaria la reorganización de la red existente.

La rectificación del trazado Bilbao-San Sebastián y la variante de Lasarte no obedecieron tan solo a la necesidad implícita de mejorar el servicio, sino también a la de competir con el tráfico desarrollado por la línea de vía ancha del Norte con destino a Francia y a Navarra (Ribera del Ebro). Las rectificaciones del trazado, por lo tanto, vinieron parejas a una reorganización de las estaciones de tránsito y terminales. De este modo, se ampliaron las instalaciones y servicios ofrecidos por las estaciones de Elgoibar, Zumárraga, Deva, Lasarte, Bilbao y San Sebastián, con el objetivo de favorecer el tránsito de viajeros y mercancías.

Dentro de la corriente generalizada de la reordenación urbana de Bilbao y San Sebastián, ambas ciudades vieron reconstruidas de nueva planta sus estaciones, conforme a una mayor integración del transporte ferroviario con las nuevas exigencias de unas ciudades en expansión.

Se trataba, en definitiva, de organizar un tráfico a través de las líneas de vía estrecha controladas por la compañía que fuese capaz de competir con la compañía del Norte hacia Francia y la Ribera del Ebro. La expansión de Vascongados no se dio solamente en dirección a los puntos anteriormente referidos, sino que también buscaba la salida hacia el oeste cantábrico. La competencia con la compañía del Ferrocarril de Bilbao Santander se hizo patente en la lucha por el control de la línea de Matico a Azbarren.

La búsqueda de un equilibrio entre la competencia de las tres compañías ferroviarias hegemónicas del País Vasco (Norte, Santander y Vascongados) vino dado por el desarrollo de un sistema de contratos de sindicatura, en los que se fijaba desde el itinerario a seguir por las mercancías, hasta el porcentaje de la tarifa a repartir y la utilización del material móvil perteneciente a cada compañía. Otro sistema de acuerdo entre las compañías ferroviarias es el denominado *servicio directo*. No era otra cosa que la organización de un itinerario ofrecido por una compañía, en este caso Vascongados, a través de las líneas de otras compañías. El desarrollo del Servicio Directo de Oviedo a Hendaya era un claro ejemplo de coordinación entre distintas compañías para ofrecer un servicio coordinado de transporte a través de la cornisa cantábrica.

Ante todo, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados era una empresa privada que perseguía el máximo control sobre el transporte de determinados productos dentro del área servida por sus líneas. La amplia oferta para atender a la demanda de los transportadores y de los productores, desató la lucha tarifaria ante la competencia no sólo con otras compañías ferroviarias, sino también, de la de otros medios de transporte (navegación, tranvía, automóvil...).

Aparte del control del transporte de viajeros, frente a la competencia del tranvía u otras compañías ferroviarias, se trataba de crear el monopolio del transporte de unos materiales cuyo tráfico difícilmente podía ser desviado por otros medios de transporte. Estos materiales fueron las materias primas y productos elaborados procedentes de Guipúzcoa y Navarra y los minerales e hierro

elaborado y manufacturas provenientes de Vizcaya. Las empresas siderúrgicas y de elaborados metálicos guipuzcoanas se abastecían del mineral e hierros elaborados vizcaínos, mientras que la expansión urbana de Vizcaya propició el consumo de cemento y piedra guipuzcoanos al igual que de los productos agrícolas navarros.

Se creó, por lo tanto, un intercambio comercial de materias primas y elaboradas entre estas provincias, sentando las bases de un flujo de mercancías y la creación de unos nuevos modelos de comportamiento económico en función de las necesidades surgidas al amparo del impulso aportado por el ferrocarril. Y, en este caso, estamos hablando del impulso aportado por una sola compañía, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

Además, hay que indicar que la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados abordó el estudio de los proyectos ferroviarios de Pasajes a Jaca y de Dax a Algeciras desde una óptica común: aumentar su tráfico mediante la conexión de sus líneas con aquellas que llegasen a nuevos mercados que hasta entonces le eran vedados a la compañía. El apoyo al proyecto de Pasajes a Jaca no fue necesario, puesto que la puerta de Navarra ya la tenía asegurada con su conexión con el ferrocarril del Plazaola, que enlazaría Pamplona con Lasarte, en la línea de Vascongados. Con la construcción del ferrocarril de Dax a Algeciras se ponían en juego otros intereses, entre ellos, evitar que el tráfico existente entre Francia y la meseta fuese desviado del País Vasco hacia otros puntos de tráfico internacional. En cierto modo, la postura de Vascongados no pasó de ser testimonial y de apoyo hacia los ejes de tráfico de los que sus líneas eran tributarias, es decir, los puertos de Bilbao y de Pasajes y la estación internacional de Hendaya.

4.1. La promoción de nuevas líneas

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados contaba en el País Vasco con la hegemonía de la explotación ferroviaria de vía estrecha, desde el momento de su constitución, en cuanto a kilómetros de línea de vía explotados. Sin embargo, la labor de esta Compañía fue más allá de la explotación de sus líneas y siguió una política de promoción de aquellos proyectos cuya construcción podía ser beneficiosa para el negocio ferroviario que desarrollaba²⁴.

En este punto, se puede hacer dos apartados: un primero, en el que se incluirían aquellas líneas en cuya construcción la compañía estuvo directamente implicada, como fue el caso del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa; y un segundo, en el que se incluirían aquellas líneas auspiciadas por la compañía y de cuya construcción se desatendió por desviarse de los intereses iniciales que habían suscitado, tal fue el caso de las líneas de Elorrio-Mondragón, Modragón-Zumárraga y Zumárraga-Zumaya.

En lo referente a la política ferroviaria seguida por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados desde su creación hasta 1920, podemos indicar que:

1.- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados auspició la construcción del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera. La compañía no acometió la construcción directa de la línea, sino que para ello se basó en el traspaso de la concesión a la sociedad anónima *Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial*, quien llevó a cabo la construcción y explotación del ferrocarril con el apoyo de subvenciones por parte de Ferrocarriles Vascongados. Esta compañía intentó salvaguardar su inversión gracias la redacción de un contrato de relaciones de servicio combinado entre ambas compañías que fue incumplido desde un primer momento por parte de la Sociedad Constructora.

²⁴ Macías (1993), pp. 209-284.

2.- A pesar del fracaso de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados por participar del importante negocio ferroviario que supuso la explotación de la línea de San Sebastián a La Frontera, gracias a la actuación de esta compañía como promotora de dicha línea, se consiguió el enlace entre Bilbao y San Sebastián con la frontera francesa mediante una línea de vía estrecha. El primer paso para cerrar la red ferroviaria vasca y guipuzcoana construida en vía estrecha ya estaba dado.

3.- Gracias a los estudio preliminares de la línea del Urola, o a las maniobras por conseguir la concesión del trayecto del Vasco-Navarro desde Mondragón hasta Los Mártires, la actuación Compañía de los Ferrocarriles Vascongados fue determinante de un modo indirecto para la posterior construcción de ambas líneas. Por lo que se refiere a la reanudación de las obras del Vasco-Navarro desde Escoriaza, no fueron ajenas las intenciones de Vascongados y de la Unión Cerrajera por conseguir por su cuenta la construcción del trayecto, presionando de este modo a las Diputaciones de Álava y de Guipúzcoa para que reanudasen las obras. Así mismo, el ferrocarril del Urola se construyó sobre el proyecto redactado por la compañía y la concesión de la línea a la Diputación Provincial de Guipúzcoa se realizó sobre el expediente de concesión abierto por Vascongados.

4.- Gracias a la mediación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados ya fuese de un modo directo o indirecto, tal y como hemos señalado, tuvo lugar la construcción de la red de ferrocarriles de vía estrecha que discurre por Guipúzcoa. Tan sólo quedaba la construcción de algunos ramales para completar dicha red: tales como el ramal de Zarauz a Guetaria; los ramales de Guetaria y de Mecalalde²⁵; el ramal de Deva a Motrico; y la prolongación de Zumárraga a Legazpia. Con los ferrocarriles construidos en la provincia de Guipúzcoa, esta provincia se situaba a la cabeza de las naciones europeas en cuanto a los metros de ferrocarril explotado por kilómetros cuadrados de superficie.

4.2. La reorganización de la red explotada por Vascongados

En cuanto a la reorganización de la red ferroviaria que explotaba la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados hay que hacer algunas consideraciones previas. En primer lugar, la construcción de cualquier variación ferroviaria, era considerada, a efectos legales, como la construcción de una nueva línea, con los consiguientes trámites administrativos que exigía²⁶. En segundo lugar, esta compañía consideraba las variantes como modificaciones de las líneas ya construidas, con el objetivo de ampliar las estructuras de explotación y mejorar las condiciones del transporte ferroviario que desarrollaba²⁷.

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados estudió entre 1907 y 1920, tres variantes del trazado original de las líneas que explotaba, de las que dos se llevaron a efecto y que contribuyeron a mejorar el trazado de la estructura ferroviaria de vía estrecha del País Vasco. La mayor parte de estas variaciones de trazado, vinieron dadas por la necesidad de reorganizar la estructura férrea ante las nuevas necesidades de un tráfico ferroviario en aumento. Las dificultades que se dieron para el normal desarrollo del tráfico como consecuencia del incremento de la demanda ferroviaria y al deterioro de las instalaciones, obligaron a la compañía a reorganizar parte de su trazado ferroviario.

²⁵ El primero enlazaría la línea del Urola en Zumaya con el puerto de Guetaria y el segundo la línea del Urola desde Azpiazu con la del Vasco-Navarro en Mecalalde, cerca de Vergara.

²⁶ Según las normas estipuladas por el Ministerio de Fomento, la concesión de obras de una variante, o rectificación de una línea ferroviaria, debería de seguir toda la tramitación que se exigía para la construcción de una nueva línea ferroviaria.

²⁷ Macías (1993), pp. 284-321.

La mayoría de las líneas explotadas por la compañía apenas si habían sufrido renovaciones o cambios desde su construcción a finales del siglo pasado. A pesar de ello, la falta de inversión por parte de las compañías fusionarias de Ferrocarriles Vascongados, en la reorganización de las líneas que explotaban y también en la adaptación del trazado a las exigencias del nuevo material móvil y corrientes de tráfico, fue paliada por la actuación de la nueva compañía.

En efecto, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados realizó tres proyectos de variantes de sus líneas. Los proyectos realizados fueron los siguientes: la verificación del trazado en Eibar, uno de los puntos de mayor congestión del tráfico desarrollado con dirección a Malzaga y a Vergara; la variante de Lasarte, cuya construcción permitió enlazar con el Ferrocarril del Plazaola y de este modo, acceder a través de una línea de vía estrecha hasta Pamplona; y por último, la variante de Lebario, con el propósito de descongestionar el tráfico desarrollado en la estación de Durango.

Estos proyectos de variantes del trazado obedecían a las necesidades inmediatas de solucionar los problemas de un transporte ferroviario, que encontraba problemas para el tránsito fluido tanto de mercancías como de viajeros. Esto era consecuencia de la congestión del tráfico y problemas de organización de las principales estaciones, cuyas instalaciones se habían quedado obsoletas ante el espectacular desarrollo de la demanda ferroviaria. Las quejas sobre retrasos en el transporte y problemas en las facturaciones, se repetían con excesiva frecuencia. Este hecho, unido a la nueva política expansionista de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, hizo necesaria la reorganización de la estructura ferroviaria explotada por esta compañía.

Esta reorganización de las líneas explotadas por Vascongados no tuvo como único objetivo el de facilitar el transporte que se desarrollaba en estas líneas. Así por ejemplo, en el caso de la construcción de la Variante de Lasarte, la reorganización de las líneas explotadas iba más allá de la reorganización de su circuito comercial y se llegó a la ampliación del mismo mediante el acceso a las líneas ferroviarias explotadas por otras compañías. De este modo, la política de expansión empresarial de esta compañía, se vio refrendada al encontrar a través de la construcción de la Variante de Lasarte, la puerta de Navarra. De este modo, el monopolio que hasta ese momento tenía la Compañía del Norte de la conexión con Navarra, quedó roto con el enlace de Pamplona y Lasarte a través de una línea de ancho viario de un metro.

En definitiva, lo que a continuación se presenta es un proceso de integración interna de la compañía, gracias a la mejora su circuito comercial y de una nueva etapa de su expansión empresarial hacia nuevos objetivos ferroviarios y, con ello, hacia la integración global de la estructura ferroviaria de vía estrecha del País Vasco.

Al igual que en la promoción de aquellas líneas ferroviarias que acrecentarían el tráfico ferroviario desarrollado por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, esta compañía siguió la misma política en la construcción de aquellas variantes que favoreciesen este tráfico. En el caso de la Variante de Lasarte, la compañía se desatendió de su construcción, delegándola en la compañía que explotaba la línea férrea con la que enlazarían las líneas de Vascongados una vez construida la variante. En este caso, la construcción de esta variante facilitó a la compañía acceder a Navarra, ampliando de este modo el área de su actuación.

Por lo que se refiere a aquellas variantes que consistían en una mejora del trazado explotado por la compañía, sin que significase el enlace con otras líneas ferroviarias, se siguieron dos conductas distintas, en función de la importancia y objetivos de las mismas. Así por ejemplo, para la construcción de la variante de Eibar, fueron los mismos representantes de los ayuntamientos y empresas de la villa los que solicitaron esta reforma y los que también ofrecieron a la compañía su ayuda para la construcción de la misma. Por el contrario, en el caso de la variante de Lebario, su

construcción obedecía a las necesidades internas de la compañía para solventar las deficiencias del tráfico que recorría sus líneas, sin que hubiese injerencia ajena en su construcción.

En definitiva, de las variantes estudiadas por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, se construyeron aquellas que mejor se adaptaban a las exigencias internas del tráfico desarrollado por la misma: conseguir el acceso hacia Navarra y mejorar el tránsito por Durango, en el tramo de mayor tráfico de las líneas explotadas por la compañía.

Junto a la rectificación de las líneas y construcción de distintas variantes, la remodelación de las estaciones constituyó un tercer paso para la reorganización de las redes ferroviarias. Las exigencias de un tráfico en continuo incremento y la necesidad de adaptación de las estaciones al nuevo material móvil, impulsaron a las compañías ferroviarias a llevar a cabo la remodelación de sus estaciones. El tránsito de un mayor número de trenes y la utilización de trenes más largos, con vagones de mayor peso, llevó parejo el alargamiento de los muelles de carga, cambio de carriles, al igual que el aumento de las vías destinadas a la carga y descarga de mercancías.

La utilización del sistema europeo de andenes, supuso la necesidad de ampliarlos y la diversificación de aquellas vías destinadas para viajeros o para mercancías. De igual modo, las zonas destinadas a almacén eran continuamente agrandadas, mientras que aquellas vinculadas al tráfico de viajeros recibieron mejoras tanto desde el punto de vista de bienestar como de higiene para los usuarios.

En el caso que nos ocupa, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados llevó a cabo una política de mejora aquellas estaciones que eran consideradas fundamentales para el buen desarrollo del tráfico que se desarrollaba por sus líneas y que eran, prácticamente, las que mayor tráfico desarrollaban dentro de la estructura ferroviaria vasca. Esta reforma se basó en: la renovación de las estaciones de tránsito cuyas instalaciones habían quedado anquilosadas ante el aumento del tráfico (Malzaga, Zuazo y Deva); reorganización de las terminales de sus líneas (Bilbao y San Sebastián); y la mejora de aquellas estaciones *enlace* con otras compañías (Zumárraga, Dos Caminos, Azbarren y Lasarte). En definitiva, la reforma de estas estaciones trajo consigo el perfeccionamiento de la red ferroviaria vasca construida en vía estrecha y sus conexiones con la red general de los ferrocarriles españoles.

De un modo general, se aprecia que la compañía de los Ferrocarriles Vascongados abordó la realización de aquellas obras de reorganización que eran estrictamente necesarias para el buen funcionamiento de las líneas que explotaban. De este modo, se entiende que la compañía apoyase la construcción de las variantes de Lasarte y de Lebario, obras imprescindibles para mantener la fluidez del tráfico, al mismo tiempo que permitían ampliar el área de la actuación de la compañía hacia otros mercados. Del mismo modo, y siguiendo con la misma política, la compañía realizó la renovación de aquellas estaciones que eran cruciales para mantener el tráfico tanto de viajeros como de mercancías, dentro de la fluidez que la demanda de transporte exigía. Se trataba, por lo tanto, de una política empresarial destinada a conseguir, con el esfuerzo estrictamente necesario, el mantenimiento de un servicio de transportes que hasta el desarrollo del transporte comercial por carretera, no contó con competidor alguno.

4.3. El desarrollo de nuevos proyectos tranviarios

En cuanto al desarrollo de los proyectos tranviarios por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, en este trabajo tan solo se hará referencia a aquellos tranvías que tuvieron una vinculación directa con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados ya fuesen urbanos o interurbanos. Esto obedece al hecho de que como consecuencia de la diversidad de las líneas ferroviarias explotadas por esta compañía y su amplio marco de actuación espacial, a diferencia de

otras compañías ferroviarias, Vascongados sufrió la fuerte competencia de tranvías de distintas características, lo que obligó a esta compañía a plantearse la compra de algunas de estas líneas tranviarias e incluso la combinación de sus servicios ferroviarios con éstas²⁸.

Sin embargo, la actuación de esta compañía no se quedó aquí, sino que incluso llegó a promocionar la construcción de distintos tranvías con el propósito de ampliar su oferta de transporte. Hay que tener en cuenta, que en muchos aspectos y según las circunstancias de cada tráfico, el tranvía llegó a constituir un medio de transporte sustitutorio de la oferta ferroviaria. Y precisamente, la existencia en un mismo área de estas dos ofertas de transporte dio lugar a una feroz competencia entre ellas. Por ejemplo, éstos fueron los casos del Tranvía de Bilbao a Durango, con la línea ferroviaria del mismo nombre, explotada por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, o el caso del Tranvía de Bilbao a Las Arenas con el ferrocarril que recorría el mismo trayecto.

La competencia entre ambos sistemas de transporte vino dada, en todo momento, por las diferentes características de la explotación de cada medio. En primer lugar, la explotación de un ferrocarril, suponía un importante gasto en el mantenimiento de las vías y del material tractor y móvil, mientras que los gastos de explotación de un tranvía se veían reducidos dada la naturaleza de su construcción. La utilización de las carreteras ya existentes para la instalación de los rieles de los tranvías, abarataron, comparativamente hablando, el coste de su construcción y mantenimiento.

En segundo lugar, el tranvía era un medio más adecuado que el ferrocarril para el transporte de viajeros a cortas distancias, especialmente en aquellas zonas que los núcleos de población se encontraban cercanos entre sí. A esto había que añadir que el tranvía permitía una mayor disponibilidad del material, sin tener que depender de otros factores del tráfico, que el de una demanda puntual. Por último, la sencillez del material móvil, permitió al tranvía acceder a zonas urbanas que le estaban vedadas al ferrocarril²⁹.

En efecto, la conexión de los tranvías interurbanos con los urbanos, favoreció la demanda de un transporte, que permitía al viajero acceder de un modo rápido y directo a los puntos más céntricos de los núcleos de población, sin tener que permanecer a la espera de los transbordos a los que le obligaban los ferrocarriles. Este fue otro de los caballos de batalla de las compañías ferroviarias, que buscaban por todos los medios, un acceso más directo hacia el centro de las principales poblaciones.

Por lo tanto, la competencia ejercida por el tranvía llevó a las compañías ferroviarias, a tomar drásticas medidas para evitar las pérdidas, que suponía la explotación ferroviaria bajo precios reducidos, para atraer el tráfico que era desarrollado por los tranvías. En este caso, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, dio un primer paso con la compra del tranvía de Bilbao a Durango, dando muestra de la integración empresarial que ha caracterizado siempre a esta compañía.

Siguiendo esta política, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados llevó a cabo la promoción de distintos proyectos tranviarios con el objetivo de abastecer una demanda de transporte que difícilmente se habría podido desarrollar por ferrocarril. Las dificultades de la ampliación del tráfico ferroviario, debido causas específicas de cada caso, motivaron que esta compañía, en su afán de ampliar su área de actuación, promoviese bajo su auspicio el desarrollo y explotación de distintas líneas de tranvías.

²⁸ Macías (1993), pp. 321-331.

²⁹ Sobre los tranvías urbanos de Bilbao, ver la obra de Cava, Begoña Mesa, *Historia del tranvía urbano en la Villa de Bilbao*, Bilbao, 1990.

La naturaleza de estas líneas tranviarias, adscritas cada una de ellas a un área espacial muy específica y limitada, facilita su agrupación en función de las provincias en las que se desarrollaban las líneas ferroviarias explotadas por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Por lo tanto, se analizarán los tranvías comprados, proyectos desarrollados y la competencia entablada por otras compañías de tranvías con las líneas férreas explotadas por Vascongados tanto en Vizcaya como en Guipúzcoa.

En una visión general, se observa la utilización del tranvía como medio de transporte complementario al ferrocarril, pero siempre en función de las características propias del tráfico que había de recoger. De este modo, en Guipúzcoa se entraba en conflicto con las compañías de tranvías al construirse nuevas líneas o realizarse modificaciones en las líneas ferroviarias de vía estrecha. De esto se deduce, que el ferrocarril era más competitivo que el tranvía en aquellos trayectos que podríamos considerar de largo recorrido y que básicamente movilizaban un tráfico de mercancías de gran volumen.

Este era el caso, del temor de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, ante la construcción del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa o el acuerdo al que llegaron la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados y la del Tranvía de San Sebastián a Tolosa, con respecto a la reorganización de la línea de Ferrocarriles Vascongados a la altura de Lasarte, punto de enlace con Navarra, a través del Ferrocarril del Plazaola.

Donde sí resultaban competitivos los tranvías con relación a los ferrocarriles, era en trayectos medios caracterizados por un elevado número de viajeros, con una facturación de mercancías más bien escasa. Esto ocurría con la competencia entablada entre el Tranvía de Bilbao a Durango y la línea ferroviaria del mismo nombre, o del proyecto del Tranvía de Amorebieta a Guernica y Bermeo. En segundo lugar, también llegaban a ser más competitivos los tranvías que los ferrocarriles en el acceso a los grandes núcleos de población.

El tranvía era concebido como un factor complementario de las líneas ferroviarias, al posibilitar el acceso del tráfico urbano a estas líneas y favorecer el tráfico general ferroviario, al acercar el tráfico con destino a las estaciones ferroviarias al centro de las ciudades. En este caso, podemos encuadrar, los proyectos de tranvías urbanos de circunvalación San Sebastián y la construcción del Tranvía de Ariz a Miravalles.

En definitiva, nos encontramos con una doble funcionalidad del tranvía con respecto al ferrocarril. En primer lugar, como elemento competitivo en cuanto al tráfico de viajeros, debido a los bajos gastos de establecimiento y explotación con relación a los ferrocarriles, lo que permitía a las compañías tranviarias mantener las tarifas más bajas que las tarifas ferroviarias. En segundo lugar, el tranvía como elemento complementario del tráfico desarrollado por los ferrocarriles, al facilitar el acceso desde las líneas ferroviarias, hacia el centro de las grandes ciudades. Vascongados creó una red de transporte que atendía la demanda establecida por los distintos estratos económicos y sociales del País Vasco. De este modo, las líneas explotadas por esta compañía contribuyeron a configurar una red de servicios ferroviarios en combinación con otros sistemas de transporte.

Bibliografía

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO (1921): *Memoria comercial. Año 1921.*

CAMBÓ, F. (1918): *Elementos para el estudio del Problema Ferroviario*, Madrid.

- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE SANTANDER A BILBAO (1914): *Memoria comercial, año 1914.*
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS (1914): *Memoria comercial, año 1914.*
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE VIZCAYA (1900): *Memoria comercial, año 1900.*
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE BILBAO A LAS ARENAS (1900): *Memoria comercial, año 1900.*
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE DURANGO A ZUMÁRRAGA (1900): *Memoria comercial, año 1900.*
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE ELGOIBAR A SAN SEBASTIÁN (1900): *Memoria comercial, año 1900.*
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SAN SEBASTIÁN A HERNANI (1914): *Memoria comercial, año 1914.*
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SAN SEBASTIÁN A HERNANI (1922): *Memoria comercial, año 1922.*
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SAN SEBASTIÁN A LA FRONTERA FRANCESA (1914): *Memoria comercial, año 1914.*
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL LUCHANA A MUNGUÍA (1900): *Memoria comercial, año 1900.*
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (1981): *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*. Madrid. 2 vols.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M.; MONTERO, M.; GARMENDIA, J. M.; NOVO, P.; MACÍAS, O. (1996): *Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao.
- LUENGO TEIXIDOR, F. (1990): *Crecimiento y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*. Departamento de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco. Leioa.
- MACÍAS MUÑOZ, O. (1993): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Tesis doctoral. Leioa.
- MACÍAS MUÑOZ, O. (1994): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao.
- MONTERO, M. (1990): *Mineros, banqueros y navieros*. Departamento de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco. Leioa.
- MONTERO, M. (1993): *Los ferrocarriles en el País Vasco*. Texto inédito.

VI Congreso de Historia Ferroviaria - VI. Trenbidea Historia Bazarra



ORMAECHEA, A. M^a. (1989): *Ferrocarriles en Euskadi (1855-1936)*. Bilbao.

RIU Y PERIQUET, D. (1924): *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año 1923. Madrid.