

## **Red ferroviaria y flujos migratorios hacia la Ría de Bilbao, 1876-1930<sup>1</sup>**

Rocío García Abad (Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea).

Arantza Pareja Alonso (Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea).

### **Resumen:**

La red ferroviaria que conecta Bilbao con otras localidades de la Meseta y Norte de España, va a facilitar el viaje, a precios reducidos, de un gran contingente de personas durante el periodo analizado.

El objetivo es visualizar la geografía de esta inmigración relacionada con la red ferroviaria.

---

<sup>1</sup> El trabajo presentado, exclusivamente a efectos de debate en el VI Congreso de Historia Ferroviaria, constituye una primera aproximación de una investigación más amplia actualmente en curso. Por lo tanto es un documento no definitivo y no citable.

## Red ferroviaria y flujos migratorios hacia la Ría de Bilbao, 1876-1930

Rocío García Abad (Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea).

Arantza Pareja Alonso (Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea).

### Introducción

La movilidad es consustancial al ser humano, que a lo largo de la historia ha ido experimentado sucesivos desplazamientos geográficos, con mayor o menor intensidad, en la más larga o corta distancia, impulsado por unas u otras motivaciones, hasta la actualidad. Es el *Homo Viator*.

Para desplazarse, las poblaciones han utilizado y utilizan, los recursos disponibles. En las migraciones históricas objeto de nuestro estudio (1876-1935), los hombres y mujeres utilizaron en sus desplazamientos los medios de transporte de la época: los hubo quienes se desplazaron andando, si la distancia no era excesiva y lo permitía; otros utilizaron la tracción animal y se ayudaron de burros y carros para desplazarse; y otros utilizaron los medios de transporte disponibles: diligencias, correos, ferrocarril y barco.

El ferrocarril se convirtió rápidamente en el principal medio de comunicación de la época, y era capaz de transportar de forma rápida y relativamente barata tanto personas como mercancías.

La influencia del ferrocarril en las migraciones fue directa y positiva, y fundamental en dos cuestiones: la primera, y más evidente, los inmigrantes utilizaron el ferrocarril para desplazarse a sus nuevos orígenes, y por lo tanto favoreció las migraciones. Pero también los ferrocarriles contribuyeron a reducir la distancia no sólo física, sino también psicológica entre dos lugares. El hecho de existir una unión ferroviaria va a acercar dos lugares, porque a través del ferrocarril no sólo se trasladan personas y mercancías, sino que también llegan noticias, informaciones, periódicos, gentes nuevas, aires nuevos,...., que favorecen, de forma más indirecta, el aumento de los flujos migratorios.

### Modernización: la revolución de los transportes

La Ría de Bilbao se configura como un espacio urbano-industrial a finales del siglo XIX, cuando se inicia la revolución industrial vasca, cuyos principales fundamentos fueron la intensa explotación minera y la posterior industria siderometalúrgica, favorecidos ambos procesos por la existencia de un excelente puerto natural. Es entonces cuando esta nueva área metropolitana se configura como un importante foco de atracción de inmigrantes. A lo largo de todo un siglo industrial (1876-1975) se van a ir sucediendo flujos migratorios que van a conformar el capital humano sobre el que nace, crece y se consolida la metrópoli de la Ría de Bilbao.

El fenómeno migratorio que se produjo a finales del siglo XIX con destino a la Ría de Bilbao no fue un fenómeno aislado, sino parte de un fenómeno más amplio de migraciones masivas que se generaron a finales del siglo XIX a escala mundial, o al menos en la Europa desarrollada, y que tuvieron dos principales destinos, los nacientes núcleos industriales y América. Estas migraciones masivas fueron un síntoma de la expansión de un nuevo sistema mundial (liberal e industrial), consecuencia de diferentes procesos demográficos y económicos estructurales ocurridos durante la segunda mitad del siglo XIX. Estos procesos se estructuran en cinco revoluciones globales de las que las migraciones fueron parte, a saber: la revolución demográfica, la revolución agrícola, la revolución industrial, la revolución liberal y la revolución de los transportes. Todas ellas conforman el proceso de modernización de la nueva sociedad.

Estas grandes revoluciones crearon la situación potencial para que se produjeran los movimientos migratorios, generando unos focos de atracción y unos focos de expulsión entre los que se establecieron los flujos. Sobre este marco general, otra serie de factores de carácter micro fueron los encargados de poner en funcionamiento dichos flujos y seleccionar a los protagonistas en cada caso. Los aspectos macro, las revoluciones, crearon una situación potencial de emigración en el entorno de la Ría y de inmigración en la Ría de Bilbao. Los factores microsociales son los que hicieron que esa potencialidad se transformara en realidad en unos municipios e individuos concretos, y en otros no.

La revolución de los medios de transporte y comunicación fue uno de los componentes del proceso de modernización y tuvo una influencia directa en las migraciones. El principal medio de comunicación en esta época en España y, por lo tanto, el principal protagonista de esta revolución fue el ferrocarril, especialmente a partir de la Ley de Ferrocarriles de 1855<sup>2</sup>. A partir de entonces se inició realmente la construcción del ferrocarril en España, apoyándose en tres pilares: el apoyo estatal, la aportación de capital y tecnología extranjera, especialmente francesa, y las contribuciones financieras provenientes del país. También se produjeron importantes avances en otros medios de comunicación, como en los marítimos, con la incorporación a mediados del siglo XIX de la hélice y el vapor, de gran transcendencia en los desplazamientos transoceánicos.

Los ferrocarriles fueron un componente más en el proceso de modernización económica. En el País Vasco el ferrocarril marcó el momento decisivo del despegue y consolidación económica; creó unas condiciones nuevas para el desarrollo industrial, al permitir un transporte terrestre rápido y barato; comunicó los centros productores con sus mercados, por ejemplo la Meseta con los centros comerciales y con los puertos marítimos; impulsó la minería y la siderurgia gracias a los ferrocarriles mineros; y favoreció el transporte de pasajeros y, por lo tanto, los movimientos de población. Este último factor favoreció la emigración de cada vez más personas, posibilitando a una gran parte de la población la posibilidad de recorrer grandes trayectos en un corto periodo de tiempo y a precios módicos<sup>3</sup>.

### La red ferroviaria vasca

La red ferroviaria vasca comenzó a construirse a partir de mediados del siglo XIX, y fue utilizada por los emigrantes para trasladarse a la Ría de Bilbao. Para finales del siglo ya se había trazado lo fundamental de la red en torno a la Ría. Las iniciativas comenzaron muy temprano. En 1831 se propuso ya un “*carril de fierro del camino de Balmaseda*”, aunque no se llevó a cabo, interrumpido por la Primera Guerra Carlista. En 1845 la Junta de Comercio, el Ayuntamiento de Bilbao y la Diputación organizaron una comisión con vistas a conseguir que el *Ferrocarril Madrid-Irún* pasara por Bilbao, con el objetivo de lograr una conexión entre la Meseta y el Cantábrico y que Bilbao controlara el comercio entre ambas zonas, pero el proyecto quedó aplazado por la crisis financiera internacional iniciada en 1846, y se aparcó definitivamente el trazado por Bilbao<sup>4</sup>. La línea Madrid-Irún quedó inaugurada en 1864, pasando por Miranda de Ebro y Vitoria, y la conexión con Bilbao se solventó con el trazado de otra línea, el *Ferrocarril Tudela-Bilbao*, inaugurado también en 1864, que enlazaba con la línea Madrid-Irún en Miranda de Ebro. Así quedaba asegurada la

---

<sup>2</sup> Esta ley ofreció medidas favorables a la instalación de ferrocarriles, como la exención arancelaria para importar material, las subvenciones a las compañías y garantías a las inversiones extranjeras. Supuso un gran empuje y una importante aportación de capital extranjero.

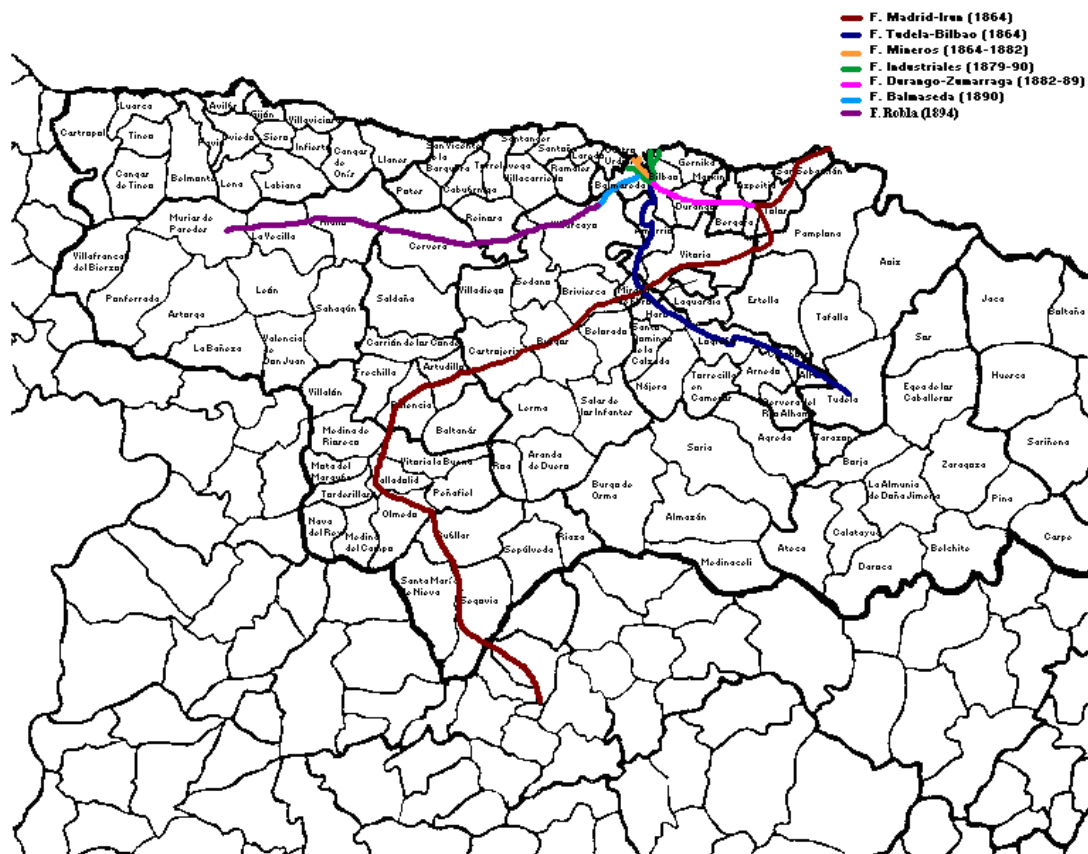
<sup>3</sup> Sobre ferrocarriles en el entorno vasco contamos con las siguientes obras: Tortella (1982), Gómez Mendoza (1984 y 1989), Ormaechea (1987), Olaizola (1990), Macías (1994), González Portilla et al. (1995), Novo (1995) y Santos y Ganges (2001).

<sup>4</sup> En la construcción del trazado ferroviario, Bilbao tuvo que competir con Santander para buscar su puesto en el comercio con la Meseta. Los proyectos de pasar por Bilbao, fueron utilizados posteriormente para configurar el eje de la red básica de vía estrecha del País Vasco: *Bilbao-San Sebastián* y los trazados ferroviarios sobre el río Cadagua de los que nacieron los *Ferrocarriles de Bilbao-Valmaseda*, *Bilbao-León (La Robla)* y *Bilbao-Santander*.

comunicación entre Bilbao y la Meseta. Son estas dos líneas, Tudela-Bilbao y Madrid-Irún, las que comunicaron las provincias vascas y el norte de Burgos con la Ría de Bilbao.

La construcción del tendido ferroviario vasco pasó por diferentes etapas que podemos resumir en cinco. La primera (1829-1856) se corresponde con la fase inicial de proyectos ferroviarios, pero que no se llevaron a cabo. La segunda (1857-1864) abarca la construcción de las dos grandes líneas que unían al País Vasco con el mercado interior: el *Ferrocarril Madrid-Irún* y el *Ferrocarril Tudela-Bilbao*, ambos inaugurados en 1864. En la tercera (1864-1882) se abordó la planificación y construcción de los ferrocarriles mineros: *Ferrocarril del Triano* inaugurado en 1865, el tramo *Ortuella-Sestao* y en 1890 *Ortuella-Muskiz*. En la cuarta (1879-1890) el esfuerzo se concentró en la construcción de los ferrocarriles que unen Bilbao con las cuencas fluviales de su entorno, los ferrocarriles industriales: *Ferrocarril Bilbao-Las Arenas* en 1887, *Bilbao-Portugalete* en 1888 y *Las Arenas-Plencia* en 1893. Y por último, en la quinta etapa (1890-1900) se consiguió la unión ferroviaria de Bizkaia con las provincias limítrofes, mediante la construcción de las líneas *Bilbao-Durango* (1882), que luego se amplió a Pedernales (1893), Zumárraga (1889) y llegó hasta Donostia-San Sebastián en 1901; *Bilbao-Valmaseda* (1890), que conectó definitivamente con Santander en 1898 y Castro Urdiales, y que se expandió hacia la cuenca minera de carbón palentino-leonesa mediante su enlace con el *Ferrocarril de la Robla* (1894)<sup>5</sup>.

Mapa 1.- Construcción del tendido ferroviario en torno a la Ría de Bilbao en la segunda mitad del siglo XIX



Fuente: Elaboración propia.

<sup>5</sup> Esta periodización se ha tomado de González Portilla et al. (1995: 57-67).

La provincia de Burgos a finales del siglo XIX contaba todavía con una escasa infraestructura viaria y unos medios de comunicación atrasados, sumiendo a Burgos y su provincia en el aislamiento. Eran habituales las quejas por el estado de los medios de comunicación. En general, la red de carreteras y comunicaciones dejaba mucho que desear y el trazado ferroviario era deficitario y caro. La zona norte de la provincia era la zona de paso natural entre la Meseta -el granero de España- y el puerto de Bilbao, y siempre persiguió el objetivo de comunicarse con el mar, bien a través de Bilbao o de Santander. La primera línea ferroviaria en suelo burgalés fue la de *Madrid-Irún* (1864), que enlazaba en Miranda de Ebro con la línea *Tudela-Bilbao*, y comunicaba a la provincia con Bilbao. Posteriormente, a partir de 1892, se construyó el *Tren de La Robla*, ferrocarril carbonero que comunicaba Burgos con Bilbao directamente.

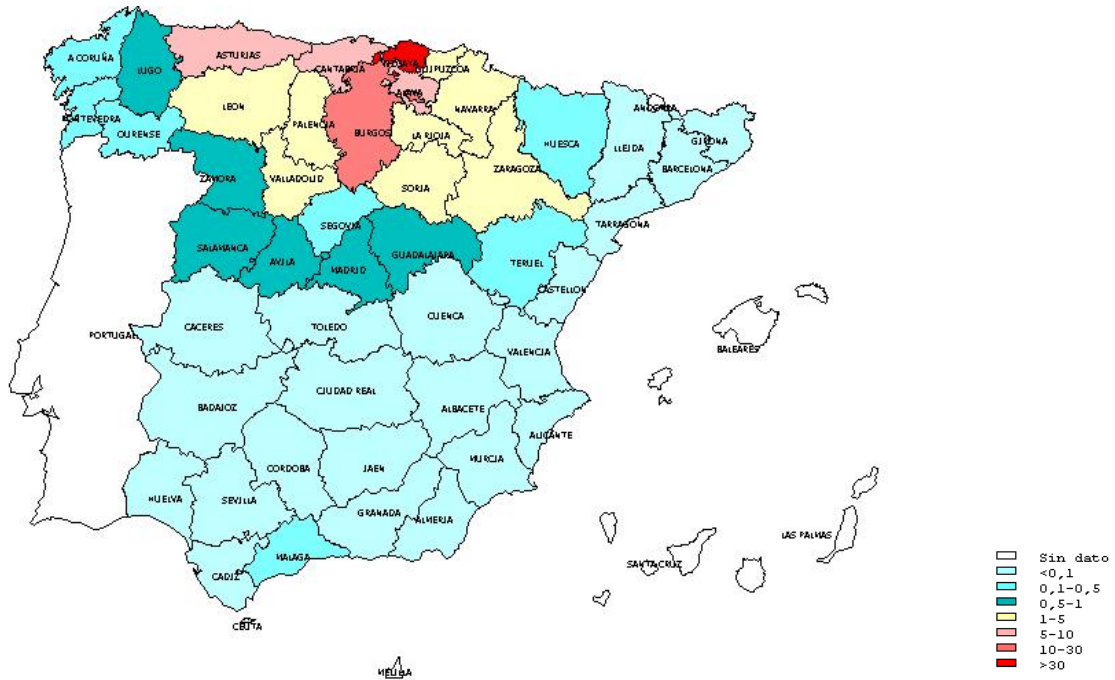
Ya hemos señalado anteriormente cómo el ferrocarril no trajo sólo consecuencias positivas. También facilitó la integración de las provincias vascas y burgalesa en el comercio nacional, acontecimiento que trajo consecuencias negativas para aquellos que no estaban en condiciones de competir. Provocó, en gran medida, la crisis de actividades tradicionales relacionadas con el transporte, como la arriería y la carretería, de gran importancia hasta el momento en las economías rurales de montaña, y de sectores artesanales de las zonas rurales, por su falta de competitividad. Pero en lo que atañe a las migraciones y a los desplazamientos de masas de población, sin duda el ferrocarril desempeñó un papel destacado. Los medios de comunicación y transporte, y en general, el estado de la red de comunicaciones, fueron factores favorecedores de los desplazamientos migratorios. No fueron su causa, sino un medio que posibilitó, entre otras cosas, el que dichos desplazamientos fueran posibles para la gran masa de la población.

### **Origen de los inmigrantes a la Ría de Bilbao**

Los datos y mapas muestran, claramente, cómo estamos ante una corriente migratoria, fundamentalmente, de corta y media distancia. El 70,3% de los inmigrantes asentados en la Ría en los años 1880-90 procedían de las cinco provincias limítrofes con la Ría: Bizkaia, Burgos, Álava, Cantabria y Gipuzkoa, por ese orden, a las que hay que añadir la emigración procedente de Asturias y de La Rioja. En el segundo corte, en los años 1920-35, el 62,7% de los inmigrantes eran originarios de estas mismas provincias, junto a la incorporación de Valladolid y Soria como provincias más alejadas que empezaron a principios del siglo XX a tener una presencia destacada en la Ría.

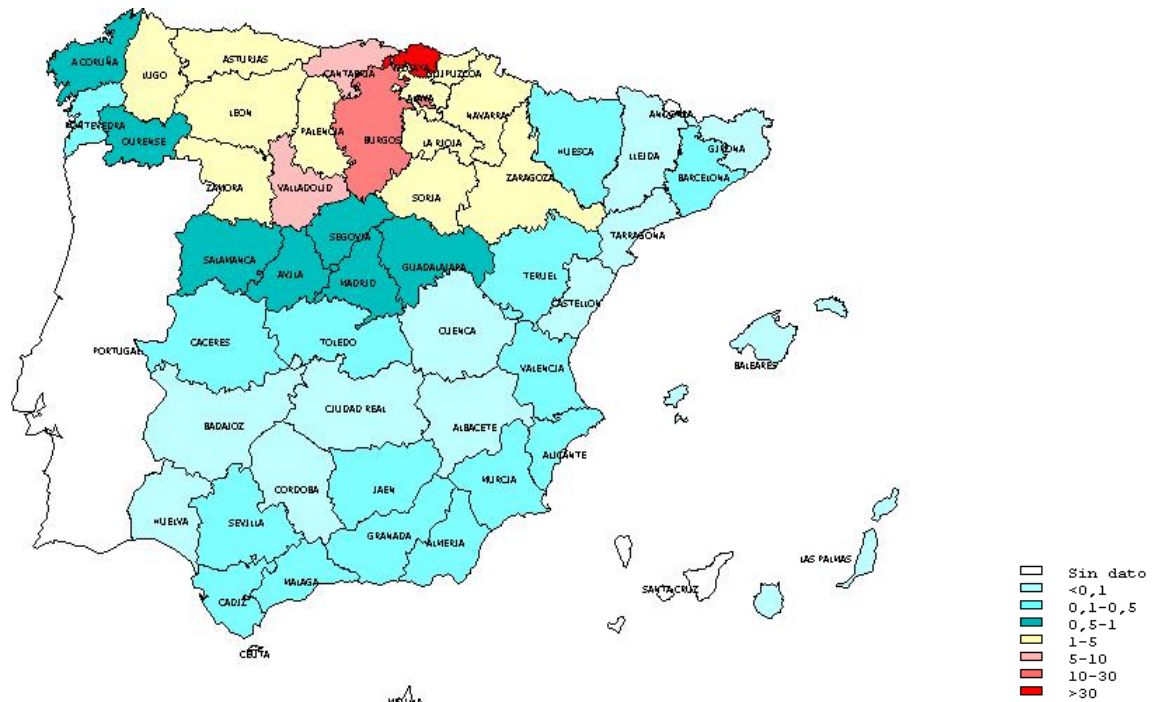
A lo largo de todo el periodo estudiado, los inmigrantes procedieron en su gran mayoría de la propia provincia de Bizkaia, que fue la que surtió en mayor medida de mano de obra las fábricas. Los vizcaínos supusieron nada menos que el 36,01% de los inmigrantes en los años 1880-90 y el 37,53% en 1920-35. La segunda provincia en cuanto al número de inmigrantes fue Burgos, que aportó en 1880-90 el 15,97% de los inmigrantes, y el 13,01% en 1920-35. La Ría de Bilbao fue el principal destino de los emigrantes que abandonaron la provincia de Burgos, especialmente para la región montañosa del norte. Bilbao y la Ría eran destinos tradicionales para los burgaleses, como puerto y conexión que permitía la salida al mar de los productos de Castilla. Este antiguo camino de lana y trigo se convirtió en la segunda mitad del siglo XIX y especialmente en el último tercio, en un camino de hombres que perduraría en el tiempo hasta el siglo XX. Entre las provincias de Bizkaia y Burgos, englobaron al 52% de los inmigrantes presentes en la Ría de Bilbao en 1880-90, y al 50,5% para los años 1920-35.

Mapa 2.- Procedencia provincial de los inmigrantes asentados en la Ría de Bilbao (1880-90) (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de los padrones de habitantes del Banco de Datos de la Ría de Bilbao.

Mapa 3.- Procedencia provincial de los inmigrantes asentados en la Ría de Bilbao (1920-35) (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de los padrones de habitantes del Banco de Datos de la Ría de Bilbao.

Tabla 1.- Procedencia provincial de los inmigrantes asentados en la Ría de Bilbao

Ría 1880-90	Núm.	%	Ría 1920-35	Núm.	%
Bizkaia	6.128	36,01	Bizkaia	7.493	37,53
Burgos	2.717	15,97	Burgos	2.598	13,01
Álava	1.350	7,93	Valladolid	1.092	5,47
Cantabria	1.083	6,36	Cantabria	1.088	5,45
Asturias	879	5,17	Álava	793	3,97
La Rioja	694	4,08	La Rioja	682	3,42
Gipuzkoa	684	4,02	Soria	669	3,35
Soria	590	3,47	Gipuzkoa	548	2,75
León	433	2,54	Lugo	546	2,74
Navarra	400	2,35	Zamora	519	2,60
Palencia	359	2,11	León	500	2,50
Extranjero	259	1,52	Palencia	490	2,45
Valladolid	210	1,23	Navarra	365	1,83
Zaragoza	184	1,08	Zaragoza	345	1,73
Lugo	158	0,93	Extranjero	310	1,55
Salamanca	132	0,78	Asturias	272	1,36
Guadalajara	111	0,65	Salamanca	187	0,94
Zamora	108	0,63	Madrid	175	0,88
Madrid	92	0,54	Segovia	175	0,88
Ávila	86	0,51	Coruña	170	0,85
Coruña	38	0,22	Orense	151	0,76
Orense	37	0,22	Ávila	135	0,68
Pontevedra	33	0,19	Guadalajara	115	0,58
Segovia	27	0,16	Pontevedra	38	0,19
Huesca	26	0,15	Málaga	35	0,18
Teruel	22	0,13	Almería	33	0,17
Málaga	19	0,11	Cáceres	34	0,17
Ciudad Real	14	0,08	Barcelona	31	0,16
Huelva	12	0,07	Murcia	31	0,16
Sevilla	12	0,07	Huesca	32	0,16
Barcelona	11	0,06	Valencia	30	0,15
Cuenca	11	0,06	Granada	29	0,15
Tarragona	11	0,06	Teruel	27	0,14
Valencia	11	0,06	Cádiz	27	0,14
Almería	9	0,05	Sevilla	28	0,14
Lérida	9	0,05	Toledo	22	0,11
Castellón	7	0,04	Alicante	21	0,11
Granada	6	0,04	Jaén	20	0,10
Murcia	7	0,04	Huelva	17	0,09
Toledo	7	0,04	Badajoz	15	0,08
Alicante	5	0,03	Baleares	9	0,05
Badajoz	5	0,03	Córdoba	7	0,04
Cádiz	5	0,03	Lérida	8	0,04
Albacete	4	0,02	Cuenca	8	0,04
Cáceres	4	0,02	Gerona	5	0,03
Córdoba	2	0,02	Melilla	5	0,03
Gerona	4	0,02	Ciudad Real	6	0,03
Jaén	4	0,02	Albacete	6	0,03
	17.017		Tarragona	3	0,02
			Ceuta	3	0,02
			Canarias	2	0,01
			Castellón	2	0,01
				19.963	

Fuente: Elaboración propia a partir de los padrones de habitantes del Banco de Datos de la Ría de Bilbao.

Álava fue la tercera provincia en el aporte de los inmigrantes asentados en los años 1880-90, aunque a bastante distancia con respecto a Bizkaia y Burgos, pues de ésta llegaron el 7,93% del total de inmigrantes. A finales del siglo XIX la siguiente provincia, en cuanto al porcentaje de

inmigrantes, fue Cantabria, con un 6,36% del total, seguida de Asturias con el 5,17%. La situación varía ligeramente en los años 1920-35, en cuanto a las provincias que ocupan estos puestos secundarios: Valladolid, con un 5,47% de los inmigrantes, seguida de Cantabria, con un 5,45% y de Álava, con un 3,97%.

De este pequeño grupo de provincias cercanas a la Ría, procedió entre un 70 y un 65% del total de inmigrantes. El resto se repartieron entre el resto de las provincias españolas, siguiendo normalmente una relación decreciente a medida que aumenta la distancia con respecto a la Ría; provincias que enviaron unos porcentajes de emigrantes bastante bajos y sin gran importancia cuantitativa. En los años 1920-35, aunque sigue predominando la migración de corta distancia, hay que señalar la incorporación de provincias cada vez más lejanas, como Lugo, Valladolid, Madrid, Palencia, Zamora y La Coruña, que vieron aumentados el número de emigrantes a la Ría, frente al descenso de emigrantes provenientes de otras más cercanas como Gipuzkoa, Álava, Asturias y Navarra, debido fundamentalmente a los fenómenos de desarrollo industrial interno que dichas provincias fueron experimentando.

### Origen de los inmigrantes por Partidos Judiciales

Los datos agregados por provincias o regiones históricas, que son los datos manejados habitualmente en los estudios sobre migraciones, hablan de una homogeneidad a menudo arbitraria y engañosa. Las provincias esconden a veces comportamientos muy diferentes en su interior, también en lo que se refiere a los movimientos migratorios, diferencias que son de un gran interés para el conocimiento de las dinámicas migratorias. Es por eso que en esta investigación hemos descendido en la escala de observación para analizar el origen de los inmigrantes asentados en la Ría por partidos judiciales (unidad administrativa que comprende varios pueblos de una provincia, en los cuales se ejerce una única administración de justicia)<sup>6</sup>. El análisis por partidos judiciales completa dicha información, mostrando un claro comportamiento diferenciado dentro de la provincia, acercándose en mayor medida a la realidad de las regiones y permitiendo observar los comportamientos diferenciales de las provincias y un análisis más real de la geografía de las migraciones interiores<sup>7</sup>. La utilización de este enfoque más reducido de los partidos judiciales es una de las aportaciones de esta investigación al estudio del flujo migratorio hacia la Ría de Bilbao y al estudio más general de las dinámicas migratorias<sup>8</sup>.

El resultado de este análisis lo hemos representado en dos mapas para cada uno de los periodos analizados, 1880-90 y 1920-35. Por lo que respecta al análisis del origen de los inmigrantes, la utilización de partidos judiciales permite afinar con gran detalle las principales zonas de procedencia de los mismos. Si Bizkaia fue la provincia que proporcionó el mayor número de emigrantes, en concreto, fueron los Partidos de Balmaseda y de Bilbao los que enviaron el mayor número de individuos. Respecto a la provincia de Burgos, se observa a simple vista el distinto comportamiento migratorio, entre los partidos del norte, Villarcayo, Briviesca y la capital, Burgos, de donde procedieron la gran mayoría de los emigrantes burgaleses, y el resto de la provincia, con una aportación bastante reducida numéricamente. Algo similar observamos en Álava, cómo los

<sup>6</sup> Los padrones no recogen el dato del partido judicial, sólo el municipio y provincia de origen, por lo que ha sido tarea nuestra introducir dicha variable. Para ello nos hemos servido del Nomenclátor Comercial Pueblos de España de 1975 y los nomenclátors que recogen los respectivos Censos de población de 1887 y 1930. En algunos casos las unidades administrativas han experimentado ciertos cambios a lo largo del periodo analizado.

<sup>7</sup> Otros trabajos han utilizado también los partidos judiciales como unidad geográfica de referencia: García Barbacho (1967) en su estudio sobre las migraciones interiores españolas; Senador (1978); Pérez Castroviejo (1987); Ortega Berruguete et al. (1987b) a través del Censo de 1887; García-Sanz (1988) y Reher, Pombo y Nogueras (1993) también para el análisis de los resultados del Censo de 1887.

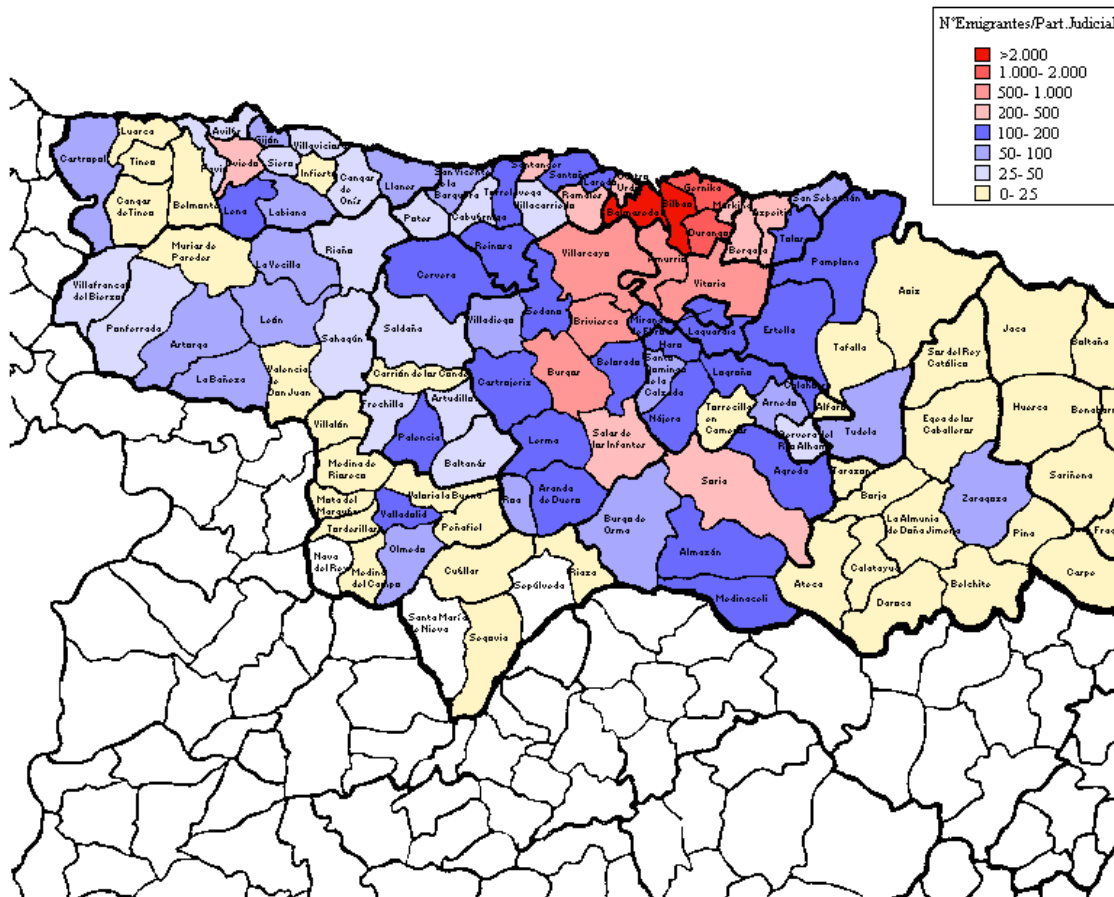
<sup>8</sup> El análisis provincial lo recogen, entre otros, Arbaiza (1994: 363-373), Pareja (1997: 141-148) y González Portilla (ed.) (2001: 175 y 242).



inmigrantes proceden, fundamentalmente, de los partidos del norte, del Partido de Amurrio y del de Vitoria.

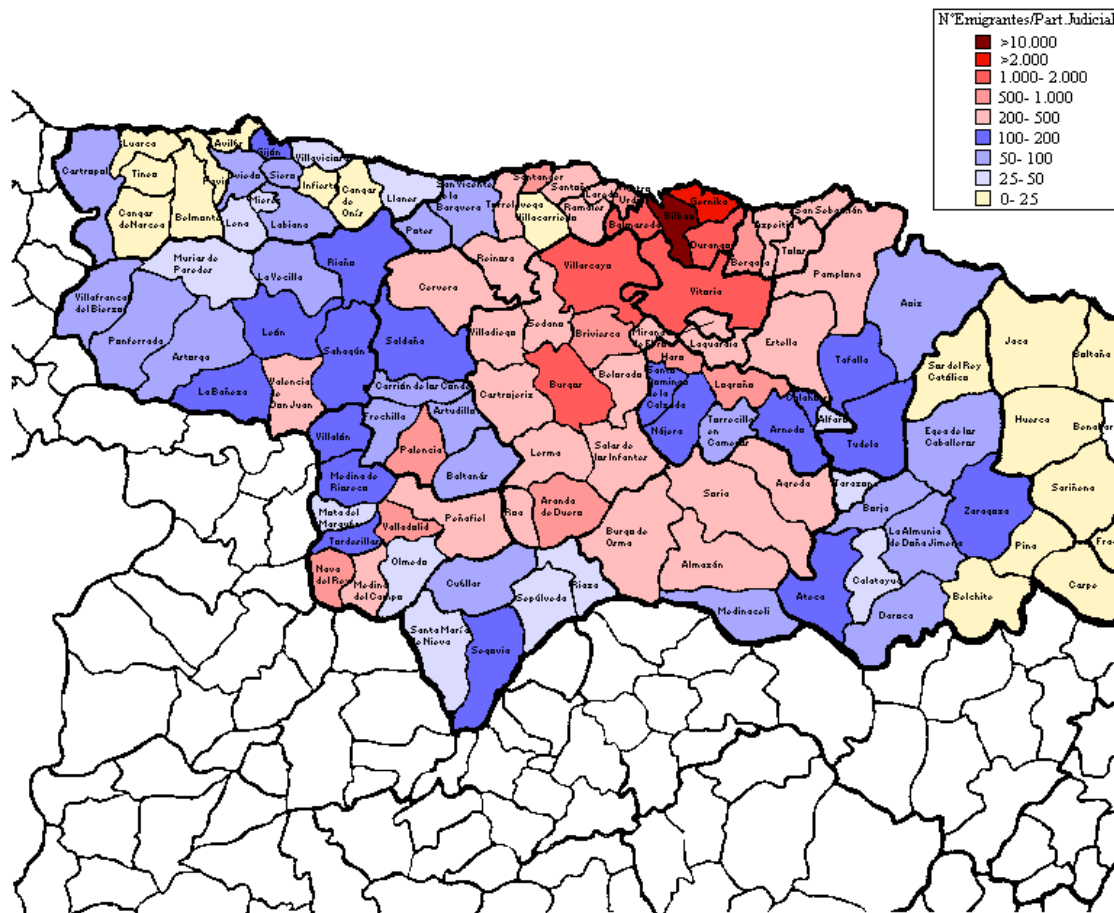
En líneas generales observamos en los mapas cómo la zona de expulsión de población se reduce a los partidos más limítrofes con la Ría, tanto en la provincia de Bizkaia, como en Burgos, Álava, Gipuzkoa y Cantabria. A medida que nos alejamos de la Ría el número de emigrantes procedentes de cada partido disminuye de forma importante, con algunas excepciones, como el Partido de Oviedo en Asturias, o el de Soria, que llaman la atención por su mayor número de emigrantes en relación con el resto de la provincia.

Mapa 4.- Procedencia de los inmigrantes asentados en la Ría de Bilbao por Partidos Judiciales (1880-90)



Fuente: Elaboración propia a partir de los padrones de habitantes del Banco de Datos de la Ría de Bilbao.

Mapa 5.- Procedencia de los inmigrantes asentados en la Ría de Bilbao por Partidos Judiciales (1920-35)



Fuente: Elaboración propia a partir de los padrones de habitantes del Banco de Datos de la Ría de Bilbao.

Respecto al origen de los inmigrantes que encontramos asentados en la Ría en las primeras décadas del siglo XX, representado en el *Mapa 5*, la primera conclusión es la incorporación a dicha corriente migratoria de nuevos partidos judiciales, cada vez más alejados de la Ría. El núcleo principal de donde proceden la mayoría de los inmigrantes sigue siendo el mismo que a finales del siglo XIX, el formado por los partidos que rodean la Ría de Bilbao. Destaca claramente el Partido de Bilbao, seguido de los Partidos de Gernika, Balmaseda y Durango en Bizkaia, Villarcaya y Burgos en la provincia de Burgos y Vitoria en Alava<sup>9</sup>. Y a partir de este núcleo se van distribuyendo el resto de los partidos, en forma de círculos concéntricos, disminuyendo el número de emigrantes enviados a la Ría a medida que aumenta la distancia hasta la misma. La segunda conclusión que extraemos, con sólo mirar el mapa, es cómo ha aumentado el número de emigrantes enviados a la Ría por todos los partidos judiciales, y cómo se han incorporado a dicha corriente partidos muy alejados, cuya aportación a finales del siglo XIX había pasado casi desapercibida. Es el caso de los Partidos de Nava del Rey y de Valladolid, ambos en la provincia de Valladolid, del de Palencia en la provincia del mismo nombre, o el de Valencia de Don Juan en la de León.

<sup>9</sup> Hay que tener también en cuenta que debido a cambios en la organización administrativa de los propios partidos, los municipios de la margen izquierda de la Ría, que a finales del siglo XIX pertenecían al Partido de Balmaseda han pasado a formar parte del de Bilbao. También para estas fechas los Partidos de Amurrio y Vitoria, en Álava, se han fusionado en el Partido de Vitoria.

## Red ferroviaria y Migraciones: influencia positiva

El sistema de caminos y carreteras, y los medios de comunicación son un factor clave a la hora de posibilitar el traslado físico de los emigrantes y por lo tanto pueden actuar como factores favorecedores de los desplazamientos migratorios. El desarrollo de los transportes y, en concreto, del ferrocarril, en la segunda mitad del siglo XIX fue fundamental para que las migraciones se convirtieran en masivas. La existencia de un buen camino o de una línea ferroviaria próxima es un claro factor positivo en la emigración, acortando distancias, favoreciendo no sólo el traslado de personas, sino también la tradición de contactos a través de dichos caminos.

La distancia ha sido una de las cuestiones más trabajadas del hecho migratorio<sup>10</sup>. Es un factor de emigración clásico, que ya lo recogió E.G. Ravenstein (1885) en la segunda de sus leyes, en la que señalaba el predominio de la corta distancia, especialmente, entre la emigración femenina, y que aparece recogido, prácticamente, en todos los análisis sobre migraciones como una de las variables que influye en la distribución de los migrantes<sup>11</sup>. La distancia puede ser geográfica, social, económica o cultural, y siempre es un obstáculo para los movimientos. La corta distancia va a favorecer los movimientos migratorios porque además de reducir considerablemente los costes del desplazamiento, supone una menor ruptura o alejamiento con el origen, facilitando los contactos y los retornos.

El factor de la distancia es bastante relativo y subjetivo, la existencia de unos buenos medios de comunicación puede unir dos zonas alejadas, mientras que la existencia de un accidente geográfico puede alejar dos cercanas. Su incidencia en los flujos migratorios va a ser importante, ya que el volumen de las migraciones está en clara relación con la superación de obstáculos intermedios para alcanzar el destino, empezando por los obstáculos físicos. Además de la distancia geográfica, existe la “distancia psicológica”, aquella percibida por los individuos y con un alto porcentaje de subjetividad. La existencia de relaciones y la tradición de contactos entre dos puntos influyen en la percepción de dichos lugares como más cercanos, que otros con los que no se hayan tenido contactos.

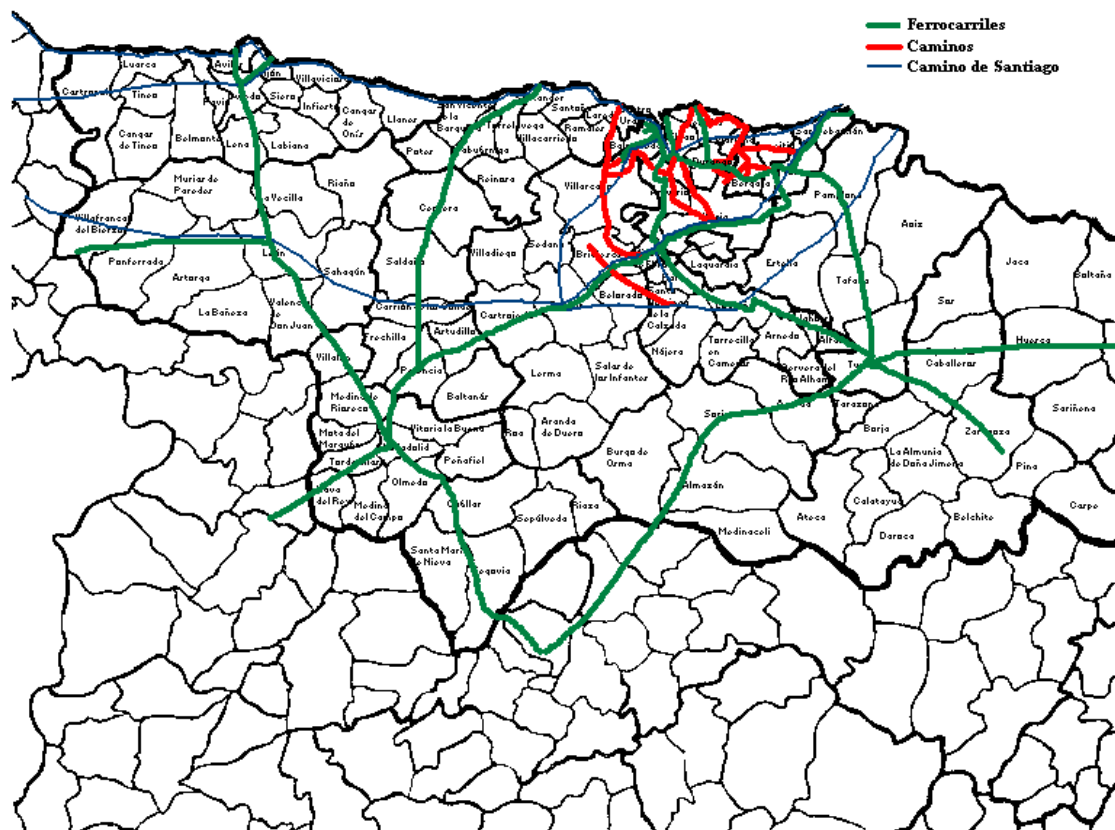
Las migraciones a la Ría de Bilbao proceden en su mayoría de la corta (menos de 50 km.) y media distancia (50-100 km.), especialmente en los primeros momentos, si bien poco a poco, el poder de atracción de la Ría se irá extendiendo geográficamente. El 60% de los inmigrantes distan menos de 100 km. en los años 1880-90 y sólo un 15% proceden de lugares a más de 200 km. de distancia. La corta distancia facilita los desplazamientos, reduciendo los costes tanto económicos como psicológicos (costes del viaje, duración del viaje, costes de inserción, riesgos). Facilita, además, la existencia de contactos y el acceso y transmisión de información, dos factores fundamentales en los movimientos migratorios, así como el mantenimiento del contacto con la familia que queda en el origen, lo que resta traumatismo al fenómeno. El viaje hasta la Ría de Bilbao se hacía combinando diferentes medios de transporte, a pie, a lomos de caballo, en carruaje, en carreta o en ferrocarril. Muchos llegarían a la Ría andando, a través de los caminos, y sólo los que tuvieron que recorrer una distancia mayor recurrirían al ferrocarril.

<sup>10</sup> Entendemos el concepto de “distancia” en toda su complejidad, como lo recoge Arango (1985: 18): *“Hay que tener en cuenta que la distancia no es homogénea, continua o “discreta”, sino que está más o menos plagada de obstáculos, que pueden ser políticos (como las fronteras internacionales), físicos (como los accidentes geográficos) o de otro tipo. Lee expresó la importancia de los obstáculos a la migración en una de sus hipótesis, al establecer que el volumen de las migraciones está relacionado con la dificultad de superar los obstáculos intermedios. La distancia es también económica y tecnológica- piénsese en el impacto que sobre las migraciones han tenido las mejoras en los transportes, como la navegación a vapor o el automóvil, o el abaratamiento de las tarifas-, cultural, lingüística, étnica, etc.”*

<sup>11</sup> Alguna reflexión sobre el papel de la distancia en las migraciones podemos consultar en: Schwartz (1973), Levy y Wadycki (1974), White y Woods (1980), Greenwood (1985: 527), Stillwell y Congdon (1991), Kok (1997) y González Portilla (ed.) (2001: vol. I, 173-178).

La mayoría de los orígenes de los emigrantes que llegaron a la Ría estaban comunicados con ésta desde hacía tiempo mediante caminos. Los principales, que hemos representado en el *Mapa 6*, fueron: el Camino de Balmaseda (que comunicaba la zona de las Encartaciones y el norte de Burgos con la Ría), el de Orduña o camino real de Bilbao a Castilla (que comunicaba todo el Valle de Ayala, el Partido Judicial de Amurrio), el de Bilbao-Vitoria, Bilbao-Durango (que continuaba hasta Gipuzkoa comunicando esta provincia con Bilbao, además de por la costa, y que era un camino utilizado por los alaveses que querían llegar a la costa), Bilbao-Bermeo, Bilbao-Santander, y toda una serie de caminos locales dentro de las provincias de Álava, Gipuzkoa y Burgos. El Camino de Santiago fue también una vía de contactos previos y también pudo ser un camino utilizado por la emigración, es por eso que lo hemos dibujado en el mapa de las comunicaciones con la Ría, y en su tramo, tanto por la costa como por el interior, coincide con aquellos partidos judiciales que más emigrantes enviaron a la Ría. La influencia de esta vía de comunicación procede en mayor medida de su carácter tradicional, que pudo favorecer la existencia de contactos previos desde antiguo, facilitando, posteriormente, los movimientos migratorios.

*Mapa 6.- Trazado de las principales líneas ferroviarias y caminos y carreteras que comunican con la Ría de Bilbao en torno a 1890*



Fuente: Elaboración propia.

A partir de mediados del siglo XIX empieza a construirse la red ferroviaria vasca, la que pudieron utilizar nuestros emigrantes. Para finales del siglo XIX ya se había trazado lo fundamental de la red en torno a la Ría de Bilbao. En la prensa se hace referencia también a la utilización del ferrocarril en el traslado de los trabajadores hacia la Ría, e incluso se recogen ciertas disposiciones que establecieron el transporte de los braceros gratuito: *“en virtud de esta disposición, todos los días llega a Vizcaya por el ferrocarril multitud de trabajadores de allende la cordillera pirenaica-*

*cantábrica. Por regla general encuentran trabajo inmediato cuando le solicitan y tienen condiciones”.* (*El Noticiero Bilbaíno*, 26 de enero de 1883)

Las dos principales líneas que comunicaban las provincias vascas y el norte de Burgos con la Ría de Bilbao fueron el Ferrocarril Madrid-Irún (que unía las provincias de Burgos, Álava y Gipuzkoa con Bizkaia) y el Tudela-Bilbao (que conectaba Pamplona y La Rioja), ambos inaugurados en 1864, siguiendo la ruta de los antiguos caminos. En los siguientes años se suceden numerosos proyectos y construcciones ferroviarias en el entorno geográfico de la Ría de Bilbao, como fueron los ferrocarriles mineros (el de Triano en 1865, el de Galdames en 1876, de la Orconera en 1877, de la Franco-Belga en 1880 y del Regato en 1887)<sup>12</sup>, o los industriales de comunicación dentro de la Ría (Bilbao-Portugalete en 1888, Bilbao-Las Arenas en 1887)<sup>13</sup>, y con los alrededores (Bilbao-Durango en 1882, Bilbao-San Sebastián en 1901, Bilbao-Balmaseda en 1890)<sup>14</sup>. A partir de 1890 las líneas se prolongaron más allá de Bizkaia, enlazando con Santander (1897), Donostia-San Sebastián (1900) y llegando hasta León. A la altura de 1900 las líneas básicas de la red ya estaban configuradas<sup>15</sup>.

Nuestra hipótesis es que la existencia de unos buenos medios de comunicación, de unos buenos caminos y líneas ferroviarias, favorecieron las migraciones y de alguna forma contribuyeron a la selección de los lugares de orígenes (aquellos que estuvieran mejor comunicados). Para comprobar dicha hipótesis hemos realizado dos ejercicios. El primero ha consistido en la superposición del trazado de los principales caminos o carreteras y la red ferroviaria, con los mapas en los que hemos representado la inmigración en la Ría de Bilbao por Partidos Judiciales (*Mapas 7 y 8*). La coincidencia del trazado de las principales vías de comunicación con las zonas de una mayor emigración a la Ría confirma nuestra hipótesis. Los partidos que más emigrantes envían, Balmaseda, Durango, Amurrio, Briviesca, Vitoria y Miranda de Ebro, están atravesados por las líneas del ferrocarril, además de por una completa red de caminos y carreteras.

---

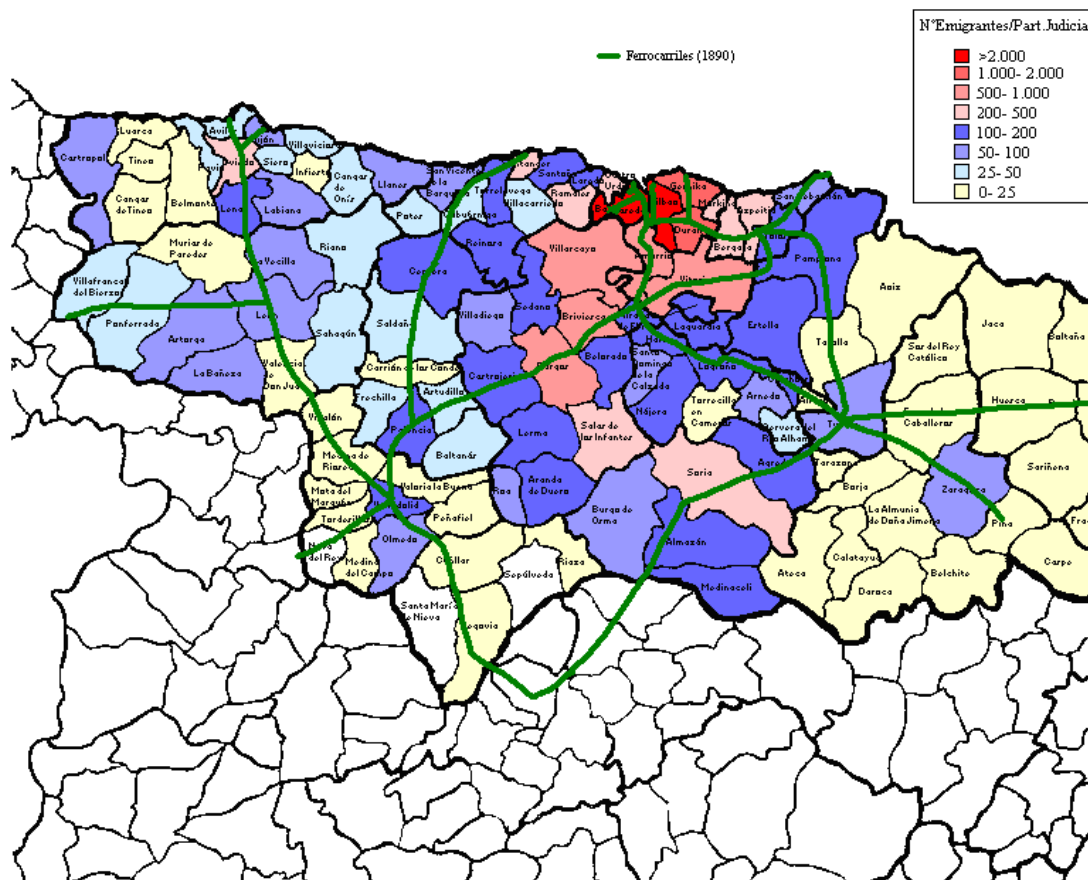
<sup>12</sup> Sobre los ferrocarriles mineros puede consultarse además de las anteriormente citadas, la obra de Montero (1990).

<sup>13</sup> Novo (1993) analiza estos ferrocarriles urbanos.

<sup>14</sup> Conocido este último como el Ferrocarril del Cadagua y que permitió las comunicaciones rápidas con Bizkaia del Valle de Mena y el norte de Burgos, y que será el inicio del Tren de La Robla, inaugurado en 1894, un tren que unía las provincias de León, Palencia, Cantabria y Burgos y que fue utilizado a partir de esa fecha por numerosos emigrantes.

<sup>15</sup> En González Portilla et al. (1995: 62-67) pueden seguirse las sucesivas etapas de construcción del tendido del ferrocarril, así como una relación de todas las líneas construidas hasta los años veinte del siglo XX. A lo largo de dichas líneas ferroviarias se dio la mayor concentración industrial y de población.

Mapa 7.- Superposición del trazado de las principales líneas ferroviarias que comunican con la Ría de Bilbao y las zonas de origen de los inmigrantes (1880-90)

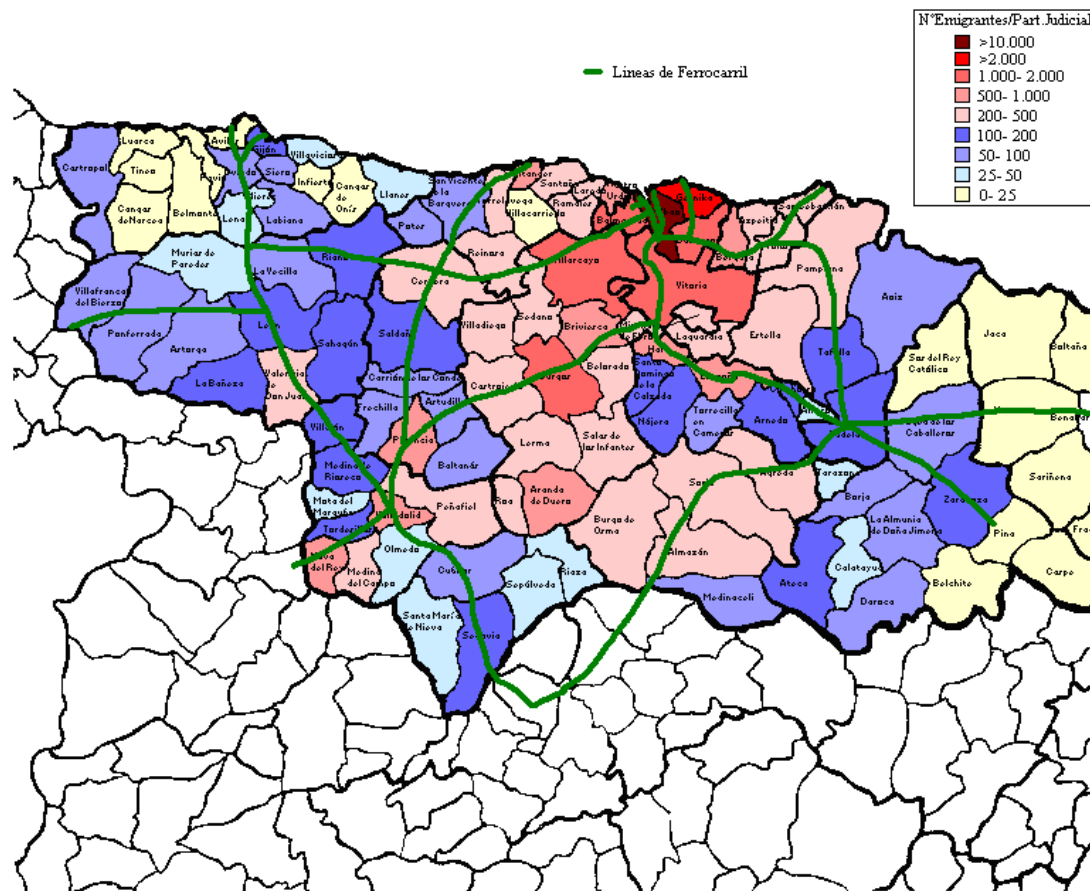


Elaboración propia.

Fuente:

En los años 1920-35 la principal característica es que la zona de expulsión ha aumentado y se ha extendido y cada vez llegan inmigrantes de zonas más alejadas, que siguen coincidiendo con el tendido ferroviario a grandes rasgos (por ejemplo, los Partidos de Nava del Rey en Valladolid, Valencia de Don Juan en León, o Palencia).

Mapa 8.- Superposición del trazado de las principales líneas ferroviarias que comunican con la Ría de Bilbao y las zonas de origen de los inmigrantes (1920-35)



Fuente: Elaboración propia.

Los emigrantes burgaleses son los que tienen que salvar una mayor distancia para llegar a la Ría, y todavía a finales del siglo XIX la red viaria y los medios de comunicaciones burgaleses sufrían un importante retraso<sup>16</sup>. Su principal objetivo fue siempre la comunicación por mar, bien fuera a través del puerto de Santander o del de Bilbao, y en esa dirección se fueron trazando los caminos, con fines, fundamentalmente, económicos. En lo que a la emigración a la Ría se refiere, los principales caminos utilizados fueron el Camino de la Peña de Orduña (creado en 1767), la Carretera de Bercedo (de 1828) a través de las Encartaciones, comunicando la zona de las montañas del norte, y la Carretera Madrid-Irún (construida entre 1779 y 1819). Respecto a los ferrocarriles, Miranda de Ebro se convirtió en nudo de comunicaciones, pues en él convergen el tren Madrid-Irún y el Tudela-Bilbao, comunicando toda la provincia, de suroeste a noreste con la Bizkaia industrial. También Briviesca fue centro de comunicaciones ferroviarias, además de cruce de caminos, cuyas instalaciones fueron utilizadas por todos los pueblos de la Bureba, región de la que es la capital. Otros caminos comunicaban a la provincia con Álava, La Rioja, Cantabria y Valladolid.

Por lo tanto, podemos concluir que el ferrocarril fue un medio de comunicación utilizado por los emigrantes y que favoreció el traslado desde aquellos municipios que contaban con él, pero no fue un factor determinante en la selección de los municipios de origen. Junto al ferrocarril, los caminos y carreteras formaron una tupida red de comunicaciones en torno a la Ría de Bilbao,

<sup>16</sup> Sobre los medios de comunicación y el ferrocarril en la provincia de Burgos pueden consultarse las obras de Ojeda San Miguel (1984), Carasa (1987), Ortega Gutiérrez et al. (1987) y Delgado (1993).

actuando positivamente sobre las migraciones, no sólo favoreciendo el viaje y la comunicación, sino facilitando la existencia de relaciones y contactos desde antiguo.