

## Ferrocarril y capital humano. Dos eslabones fundamentales en el proceso vasco de modernización (1877-1930)

Manuel González Portilla (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

José Urrutikoetxea Lizarraga (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

Karmele Zárraga Sangoniz ((Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

*“Todo lo comprendí: no venían los moros, sino sus hermanos. Madrid vomitaba su populacho sobre Guipúzcoa y lo vomitaba en forma de ‘tren de placer’ “*

A. Campión, 1881)<sup>1</sup>

*“Algo feo, negruzco, ruidoso, estúpidamente apresurado (...) ¡El ferrocarril, más nivelador que el tiempo, propagando la baja baratija de la industria y de las ideas modernas, vertiendo cada día, aquí como en cualquier parte, la banalidad y los imbéciles!”*

(P. Loti, 1892)<sup>2</sup>

### I.- PLANTEAMIENTO Y OBJETIVOS A PARTIR DE UNOS PRIMEROS TESTIMONIOS: DE LOS DISCURSOS A LOS PROCESOS.

#### I.1.- A la luz de los discursos y de las realizaciones de la época

La primera vez que conectamos con estos textos nos movíamos en otras preocupaciones muy distintas de las que nos ocupan en estos momentos. Entonces, el ferrocarril no dejaba de ser para nosotros sino uno de tantos signos que ponían de manifiesto el talante entre conservador y antiindustrial de algunos de los intelectuales que se dejaban oír en el País Vasco de finales del siglo XIX y comienzos de XX. Ahora, lo hemos querido retomar para hacer de él una de las referencias básicas de una reflexión sobre el proceso de modernización que experimenta el País Vasco entre 1877 y 1930. En este sentido, P. Loti y A. Campión, junto con otros autores, nos dan pie para introducirlo en ese mundo de inquietudes y de hacerlo desde el prisma plural en el que se entrecruzan crecimiento demográfico, industrialización, proceso urbano y alfabetización (formación del capital humano)<sup>3</sup>.

“Feo”, “negruzco”, “estúpidamente apresurado”, “baratija”, “banalidad”, “imbéciles”, “vomitar” y “populacho” son, en realidad, demasiados desahogos despectivos para tan pocas líneas; demasiados y más que suficientemente expresivos de una sensibilidad que disiente rotundamente de las expectativas que la naciente sociedad industrial parece augurar para el País Vasco. Por lo que se deduce, estupidez, banalidad e imbecilidad parecerían ir inexorablemente unidas a la aparición de una sociedad de masas a cuyo protagonista colectivo principal uno de los autores califica del “populacho”, mientras que el otro reduce al poco halagüeño estado de imbecilidad. Molestan –molestaban- estas nuevas masas, foráneas o autóctonas; y no se sabe bien si más por la rebeldía y el inconformismo social e intelectual que van a poner de manifiesto o porque realmente

<sup>1</sup> Campión, A.: “Contrastes. Cuadro de costumbres buenas y malas”, en *Pedro Mari. Narraciones Baskas III*, San Sebastián, Ed. Beñat Idaztiak, 1935.

<sup>2</sup> Loti, P.: Piérre Loti, “Instantes de recogimiento”, en *El País Vasco, Relatos e impresiones de Euskal-Herria*, Palma de Mallorca, J. J. de Olañeta, 2008.

<sup>3</sup> González Portilla, M. et alii: “ ‘Leer y escribir’: desarrollo y modernización social”, en González Portilla, M.; Beascochea Gangoiti, J. M. y Zarraga Sangroniz, K. (eds.): *Procesos de transición, cambio e innovación en la ciudad contemporánea*, Bilbao, Servicio Editorial, UPV-EHU, 2011: 311-341; González Portilla, M. y Urrutikoetxea Lizarraga, J.: “The Human Face of Basque Social Innovation: Demography, Family and Human Capital, 1860-2000”, en Gurrutxaga Abad, A. y Rivera, A. (ed.): *Implications of Current Research on Social Innovation in the Basque Country*, Reno, Centre for Basque Studies, University of Nevada, Reno, 2011: 29-51; “Desconcierto del tiempo presente y retos de futuro: algunas claves orientativas”, *Arbor*, (En prensa)

nuestros acompañantes lamentan en ellas un estado de analfabetismo que en muy contados casos se les ocurrió lamentar en épocas y modelos sociales anteriores.

En cualquier caso y sea cual sea la propuesta que podamos desarrollar aquí, nuestros autores lo tienen claro desde un comienzo. Los causantes del desaguado están perfectamente identificados: la “*baja baratija de la industria*”, la inmigración (“*Madrid vomitaba su populacho*”), su deficiencia intelectual ... y el ferrocarril. Campión, desde su atalaya de la estación de Ordizia (Villafranca), y Loti, desde la placidez de su retiro de Hendaia, pronuncian su veredicto en 1881 y 1892 respectivamente.

Años más tarde, en 1924, ya en el límite cronológico final de nuestro trabajo, J. M. de Barandiarán y M. de Lecuona completan la lista de los “culpables”. Para el primero, las ciudades, cobijo de la industria y de la inmigración, se han convertido en el eje de ese “*otro ambiente o forma social opuesta a la religión católica y aún a toda religión, [forma social que] es la que se asoma hoy en las aldeas (...) paralelamente a la nueva forma social urbana (...)*”. Y acusa: “*Bilbao, Guernica, Durango, Irún, Pamplona, Alsasua (...); he ahí los focos más importantes que irradian las nuevas ideas a la aldea vasca*”<sup>4</sup>. El mismo año y en idéntica revista, el *Anuario de Eusko Folklore*, Manuel de Lecuona termina por concretar los cauces que favorecen esa difusión: “*el contacto con gentes extrañas al pueblo, en los talleres, fábricas, obras, deportes, etc.*”<sup>5</sup>

Esta percepción, tan acertada en el análisis como profundamente tendenciosa en las valoraciones, no se limita al ámbito más o menos cercano a los dos sacerdotes guipuzcoanos. Estos no hacen sino recoger y ampliar una voz que se hará canción en determinados medios del País Vasco a lo largo de toda la primera larga mitad del siglo XX: “*Ene Aberri laztana*” (“*Mi querida patria*”). Su letra denuncia efectivamente aquella contaminación cultural: “*gure haizea birauz bete da*” (“*nuestro aire se ha llenado de blasfemias*”). Su causa es bien conocida: “*Jausi zara herbestepan*” (“*Has caído en manos extranjeras*”).

Unos autores y otros, los que reaccionan tempranamente, temerosos ante las que entienden como amenazas de la modernidad industrial o los que, bastante más tarde, ya muy avanzada la primera industrialización vasca, denuncian sus efectos, nos presentan en bandeja el diseño del tema que nos disponemos a tratar. ¿Es el ferrocarril, como inductor de la “*nueva sociedad industrial y urbana*”, el mensajero de ese “*otro ambiente o forma social*”? ¿Su presencia fomenta realmente la llegada indeseable de determinados colectivos foráneos cuyo cretinismo intelectual denunciaba Loti o colabora, por el contrario, a “*irradiar [las] nuevas ideas*” que tanto lamenta J. M. de Barandiarán?

Faltaríamos a la verdad, en todo caso, si dejáramos en el aire la impresión de que es toda la sociedad vasca la que reaccionaba del mismo modo. A la hora de tratar de diseñar, siquiera someramente, el marco social, económico y cultural de ese momento, es preciso dar también la voz a posicionamientos, planteamientos y realizaciones de signo totalmente contrario. No todas las fuerzas vivas del momento piensan y actúan de la misma manera.

Cuando, en 1832, tan solo dos años más tarde de la puesta en funcionamiento del ferrocarril que une Manchester y Liverpool, P. Novia de Salcedo presenta su “Plan de Iguala”<sup>6</sup> con la vista puesta en la construcción de una línea férrea que una Bilbao con Balmaseda, es evidente que su visión del ferrocarril y de sus efectos en la industria y el comercio dista radicalmente de lo que opinarán más tarde los autores antes señalados. Lo mismo cabe decir de los industriales y comerciantes vizcaínos que, en 1845, se plantean la posibilidad de construir una línea férrea que una Madrid y Francia a través de Bilbao<sup>7</sup>. Y habrá que pensar en idénticos términos favorables cuando observamos la dura disputa que se plantea entre industriales y comerciantes navarros, guipuzcoanos y vizcaínos (también riojanos) cuando, al final de la década de los cincuenta y comienzos de la del sesenta de ese mismo siglo, compiten por hacer pasar por su respectivo territorio el trazado que definitivamente va a seguir el *Ferrocarril de Norte* a la hora de unir Madrid e Irún.

Basta con dos datos –ya no se trata de impresiones– para poner de manifiesto el valor de los argumentos de esta “otra parte” favorable al ferrocarril. En 1860, en el conjunto del País Vasco no había en

<sup>4</sup> José Miguel Barandiarán, “Nacimiento y expansión de los fenómenos sociales”, *Anuario de Eusko Folklore*, IV, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza (1924), 171.

<sup>5</sup> Manuel de Lecuona, *Anuario de Eusko Folklore*, IV, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza (1924), 47.

<sup>6</sup> Olaizola Elordi, J.: *Breve historia del ferrocarril en el País Vasco*, egoibarra.com/.../breve-historia-del-ferrocarril-en-el-país-vasco

<sup>7</sup> González Portilla, M. et alii: *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV-EHU, 1995.

funcionamiento un solo kilómetro de ferrocarril; en 1930 se aproximaban a los 900<sup>8</sup>. Los había de vía ancha – los menos-, de vía estrecha –los más-, y los había mineros, de mercancías y de pasajeros. Más allá de los discursos de uno u otro color, nos encontramos ante una realidad incontestable: la que marca la acelerada e intensa historia ferroviaria vasca.

Y un segundo dato, éste de orden cualitativo. Nos referimos a la implicación que en el progreso del ferrocarril tienen personalidades de primer orden de la sociedad vasca del momento. Entre quienes diseñan algunas de las distintas líneas que cosen la intrincada geografía del país (nos referimos a Bizkaia y Gipuzkoa fundamentalmente), incluso entre algunos de los presidentes de las nuevas líneas, nos encontramos con ingenieros, arquitectos y urbanistas que paralelamente se implican activamente en un proceso urbanizador del país que lo mismo afectaba a los Planes de Ensanche, a los proyectos de desarrollo de infraestructuras de todo tipo, tanto viarias como portuarias, como a la construcción de edificaciones. Nos referimos a S. Achúcarro (1841-1910), P. de Alzola (1841-1912), E. Churruca (1841-1917), E. Hoffmeyer (1844-1913) V. de Gorbeña (1855-1923), R. Cortázar (1868-1945), R. Bastida (1879-1953) y otros. La simple relación de esta nómina es suficiente para poner el imprescindible contrapunto a los textos y opiniones con las que hemos abierto el trabajo.

Este contraste entre discursos y realizaciones recuerda, de algún modo, los términos del debate más amplio que agita a la sociedad vasca del momento y en el que se enfrentan las distintas percepciones que sobre la tradición, la modernidad y los concretos procesos modernizadores están teniendo lugar en su seno. Uno de los episodios más conocidos es el enfrentamiento dialéctico que mantienen, en 1893, P. Alzola y M. de Unamuno con motivo de la puesta en marcha del Plan del Ensanche de Bilbao de 1876. ¿Hasta qué punto las acusaciones de “misionerismo” o “agiotismo” que se lanzan el uno al otro reflejan con rigor, el sentir de quienes, por una parte, pretenden “*hacer de nuestra Villa [de nuestro país, en este caso] una de las primeras capitales de Europa*” o el de aquellos otros que, por en contrario, tratan de evitar que los primeros “*violent[en] las leyes naturales de todo crecimiento y [se sirvan] del crédito de la Villa para producir un estado ficticio*”?<sup>9</sup>

Como cabe suponer, no se trata de un fenómeno exclusivamente vasco. Modernización, hierro y ferrocarril marchan en paralelo, y lo hacen del mismo modo la defensa y el rechazo que provoca su presencia: Torre Eiffel (Manifiesto de *Le Temps* de 1887), Puente de Vizcaya (Portugalete) (1893) o estaciones de ferrocarril. El debate arranca en la Gran Bretaña y se traslada a París para luego extenderse por toda Europa<sup>10</sup>. La morfología urbana tradicional vive, con el ferrocarril, una verdadera conmoción. Ya nada será igual. Ferrocarril y estaciones se convierten en el eje de la ciudad y, a través de ella, de la sociedad naciente; pero no solo en el eje físico, sino en el eje vertebrador de su actividad económica, social y cultural. Son perfectamente conscientes de ello defensores y detractores. Lo ven llegar y observan cómo, a la manera de nuevo riego sanguíneo, se filtra por los entresijos más íntimos del cuerpo social.

Aunque pueda parecer curioso, lo cierto es que los detractores atinan con frecuencia a la hora de medir el alcance de algunas de sus consecuencias más llamativas. Lo hacen –eso sí- aderezando su testimonio con valoraciones teñidas de un claro rechazo de la modernidad y de de la industrialización. Leídos entre líneas, se convierten, sin embargo, en perfectos guías. Solo falta que ahora, superado el impacto interesado de sus discursos, tratemos de arrojar alguna luz sobre los procesos que tratan de ocultar detrás de su ropaje apocalíptico. Nos ha iniciado en esta travesía intelectual y sus testimonios y valoraciones nos llevan a cuestionarnos críticamente sobre elementos cruciales para la modernización vasca: crecimiento demográfico, inmigración, urbanización, “capital humano”/alfabetización... y ferrocarril. ¿Existe alguna relación entre ellos? ¿De qué tipo? ¿En qué grado?

<sup>8</sup> Los datos que presenta J. Olaizola en su “Breve historia del ferrocarril en el País Vasco”, difieren de los que ofrecemos aquí. El autor señala, para 1927, la existencia de 825 kilómetros de trazado ferroviario: 310 de vía ancha y 515 de vía estrecha.

<sup>9</sup> Los nueve artículos de Alzola, que firma como “Sr. X”, se recogen en las páginas del periódico *La República*, en tanto que los ocho con los que le replica Unamuno (*Exóristo*) ven la luz en *El Nervión*, todos entre los meses de marzo y abril de 1893.

<sup>10</sup> Este enfrentamiento reúne, a favor y en contra del ferrocarril y de las estaciones que le dan cobijo, a algunas de las plumas europeas más destacadas del momento: al John Ruskin de *Las piedras de Venecia*, a Théophile Gautier o a César Daly, fundador de la *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, entre otros muchos.

## I.2.- Planteamiento, objetivos y fuentes

El objetivo de este trabajo consiste, en consecuencia, en tratar de arrojar alguna luz sobre este conjunto entrelazado de procesos. En él nos gustaría poder ir más allá de lo proclamado por unos y otros y superar lo aparente, lo supuesto e, incluso, lo evidente. A primera vista, el preguntarnos, aquí y ahora, por los posibles puntos de conexión existentes entre modernización, crecimiento demográfico, urbanismo, industrialización, ferrocarril y capital humano puede parecer ocioso. A más de uno puede, incluso, antojársele irrelevante el centrar la búsqueda prioritariamente en la relación entre las dos últimas variables. No lo creemos. Para apoyar nuestra opción bastaría con tomar en consideración el escaso espacio que la historiografía vasca ha destinado hasta el momento a reflexionar sobre el papel desempeñado por la formación de capital humano en nuestro proceso de modernización<sup>11</sup>. Por otro lado, consideramos necesario seguir profundizando en el verdadero significado de la inmigración en la configuración de ese capital humano. Y lo es, con toda seguridad, el continuar ahondando en el debate abierto sobre la relación existente entre alfabetización y desarrollo<sup>12</sup>.

Señalábamos que los contenidos básicos del guión a que nos vamos a atener venían adelantados, de algún modo, por la propia crítica radical que hacían del ferrocarril y sus consecuencias los autores citados al comienzo de estas líneas: ferrocarril, industria, inmigración, ciudad y analfabetismo (“*imbéciles*” y “*populacho*”). Aceptamos el reto y nos proponemos jugar en estos ámbitos y lo haremos de una manera ordenada y progresiva.

En la primera parte nos esforzaremos por identificar espacios, protagonistas y factores de modernización. Perfilaremos inicialmente un mapa de las comarcas que protagonizan los ensayos más claros. Nos serviremos para ello de una doble aproximación, la que marcan el crecimiento demográfico y la intensidad del proceso urbanizador. Posteriormente, sobre este mapa comarcal, seleccionaremos una muestra representativa compuesta por aquellas poblaciones de más marcado desarrollo urbano. Finalmente, trataremos de situarlas en el marco de la red ferroviaria que se está tejiendo a lo largo de ese más de medio siglo. Se trata de establecer la previsible conexión existente entre ambas realidades: urbanización y ferrocarril.

Una vez definido este escenario, la segunda parte se centrará de manera monográfica en el estudio de las relaciones previsiblemente existentes entre los elementos que componen ese escenario y los niveles de alfabetización y de capacitación de capital humano que se ponen de manifiesto en cada una de esas comarcas.

Las fuentes que sirven de soporte a este trabajo cubren un amplio abanico de procedencias. Por lo que se refiere a la información de orden cuantitativo, destacamos dos fundamentalmente. El amplio fondo documental del que dispone el *Grupo de Demografía Histórica y Urbanismo* del Departamento de Historia Contemporánea / Gauregungo Historia Saila de la UPV/EHU nos servirá de base en la aproximación de tipo demográfico. En el estudio de los aspectos relacionados con la alfabetización tomaremos como referencia los

<sup>11</sup> Dávila Balsera, P. et al.: “Los procesos de alfabetización y escolarización en Euskal Herria, 1860-1990”, Cuadernos de Sección. Educación. *Eusko-Ikaskuntza*, Vol. 7, 1994, 63-99; Ostolaza Esnal, M.: *Entre Religión y Modernidad. Los colegios de las Congregaciones Religiosas en la construcción de la sociedad guipuzcoana contemporánea, 1876-1931*, Bilbao, UPV-EHU, 2000; García Abad, R., Pareja Alonso, A. y Zarraga Sangroniz, K.: “¿‘Sabe leer?’ ¿‘Sabe escribir?’ El proceso de alfabetización en el País Vasco (1860-1930)”, *Revista de Demografía Histórica, ADEH*, XXV, 1, 2007, 23-58. González Portilla, M et alii: “‘Leer y escribir’: desarrollo y modernización social”, *Op. cit.*; Ruiz de Loizaga, M.: *Primeras Letras: “Revolución Social” y Modernización. El Bilbao de la Restauración: 1876-1920*, Tesis doctoral, Leioa, UPV-EHU, 2010 (inérita).

<sup>12</sup> Gerschenkron, A.: “Reflections on the concept of prerequisites of modern industrialization” en Gerschenkron, A.: *Economic backwardness in historical perspective*, Harvard University Press, 1962; Becker, G. *Human Capital: a theoretical and empirical analysis*, New York, University Press, 1974; Schultz, T. W.: “The value on the Ability to Deal with Disequilibria”, en *Journal of Economic History*, 39 (3), 1975, 827-846; Sandberg, L. G.: “Ignorance, poverty and economic backwardness in the early stages of European industrialization: variations on Alexander Gerschenkron’s grand theme”, *Journal of European Economic History*, 11 (3), 1982; Viñao Frago, A. (1982): *Política y educación en los orígenes de la España contemporánea*. Madrid, Siglo XXI, 1982; Cipolla, C. M.: *Educación y desarrollo en Occidente*, Barcelona, Ariel, 1983; Núñez, C. E. y Tortella, G. (eds): *La maldición divina. Ignorancia y atraso histórico en perspectiva histórica*, Madrid, Alianza, 1993; Guereña, J. L.; Ruiz Berrio, J.; Tiana Ferrer, A. (eds.). : *Historia de la educación en la España Contemporánea. Diez años de investigación*. Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1994; Pérez Moreda, V.: “El proceso de alfabetización y la formación de capital humano en España”, en *Papeles de Economía Española*, 73, 1997, 243-253; Reher, D.-S.: “La teoría del capital humano y las realidades de la historia”, en *Papeles de Economía Española*, 73, 1997, 254-261; Collantes, F.: Las disparidades educativas en el medio rural español, 1860-2000: un análisis comparado de las comarcas montañosas”, *Documentos de trabajo 2004-2*; Ciber Costa, J. C.: “Capital humano y desarrollo económico, una compleja relación”, en *Estudios de Economía Aplicada*, vol. 26-3, 2008.

censos de entre 1857 y 1930 colgados en la página Web del INE. La información relacionada con el ferrocarril se ha tomado básicamente de referencias diversas, básicamente bibliográficas y archivísticas.

Por lo que respecta a la cronología, nos ceñimos en lo fundamental al periodo que transcurre entre 1877 y 1930, si bien es verdad que, en lo que respecta al momento de partida, nos retrotraeremos algo en el tiempo, a fin de dibujar con mayor precisión los orígenes del ferrocarril en el País Vasco.

## II- CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y URBANIZACIÓN: EJES BÁSICOS EN EL PROCESO VASCO DE MODERNIZACIÓN.

*“Como quiera que nada sea tan esencial para conocer el vigor y los recursos de un país como calcular su gentío; y las alteraciones de este sean también la verdadera medida de los grados de su prosperidad...”*

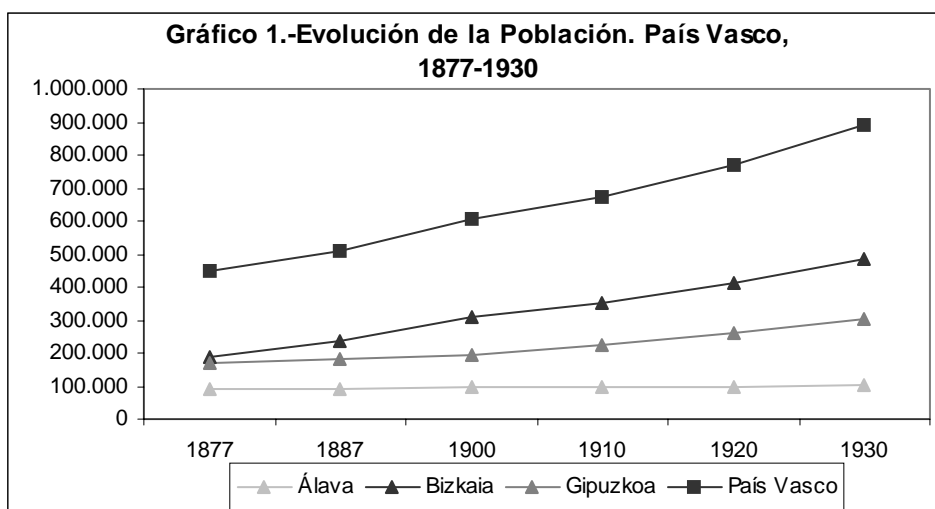
(J. Vargas Ponze, 1805)

La afirmación clásica de que “el ser humano es la medida de todas las cosas” (Protágoras) ha tenido muy distintas traducciones a lo largo de la historia. Entre nosotros, hay alguna que ha logrado cierto éxito. Es el caso de ésta de Vargas Ponze cuando trata de traducir aquel principio al terreno de la relación existente entre la evolución de la población y el desarrollo guipuzcoano del siglo XVIII<sup>13</sup>. Como él, pensamos que la evolución de la población de cada uno de los territorios del país ofrece una primera pista de la inserción más o menos ‘exitosa’ de cada uno de ellos en el proceso de modernización que tiene lugar a lo largo de la Primera Industrialización vasca (1877-1930).

### II.1.- Una primera comarcalización modernizadora: la pauta demográfica

Comenzamos, por tanto, esta aproximación tratando de diseñar un primer mapa de comarcalización a partir de las tasas que expresan la evolución demográfica de los municipios vascos más claramente identificados con el crecimiento. El carácter prácticamente exhaustivo de la Tabla I permite ser concisos en las explicaciones.

Esta primera aproximación selectiva dibuja un primer mapa expresivo. A lo largo de estos años, el evidente crecimiento demográfico vasco se centra básicamente en los territorios vizcaíno y guipuzcoano, con una todavía imperceptible concreción en el caso alavés.



FUENTE: Elaboración propia sobre censos.

<sup>13</sup> Vargas Ponze, A.: *Estados de Vitalidad y Mortalidad en Guipúzcoa en el siglo XVIII*, Madrid, 1805 (Edición y nota preliminar por Gonzalo Anes, Madrid, 1982)

TABLE I  
Evolución de las tasas de crecimiento demográfico del País Vasco y poblaciones que crecen por encima de la media, 1877-1930

PERIODO	Tasa de crecimiento País Vasco	Poblaciones con tasa de crecimiento superior a la media del País Vasco <sup>14</sup>		
		ÁLAVA/ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA
1877-1900	1,28	* <i>Media Prov.</i> 0,13	* <i>Media Prov.</i> 2,17	* <i>Media Prov.</i> 0,69
		VITORIA-GAS. 0,89	Sestao 10,56	Pasaia 2,78
			S.S. del Valle 8,50	DONOST-S.S. 2,52
			Abanto y Zierb 6,12	Alza 2,15
			Erandio 5,63	Eibar 2,04
			Barakaldo 5,17	Irún 1,50
			Begoña 5,05	Leaburu 1,40
			Santurtzi-Ort. 4,86	
			Galdames 4,69	
			BILBAO <sup>15</sup> 4,14	
			Basauri 3,82	
			Leioa 3,81	
			Sopuerta 3,74	
			Arrigorriaga 3,68	
			Etxebarri 3,24	
			Gernika-Lumo 3,19	
			Getxo 3,18	
			Muskiz 2,77	
			Galdakao 2,60	
			Deusto 2,55	
	Miravalles 2,48			
	Portugalete 2,33			
	.....			
1900-1930	1,31	* <i>Media Prov.</i> 0,26	* <i>Media Prov.</i> 1,49	* <i>Media Prov.</i> 1,46
		Zambrana 2,67	Basauri 5,21	Ordizia 3,86
		Arrazua 2,35	Getxo 3,84	Beasain 3,39
		Amurrio 1,26	Leioa 3,44	Pasaia 3,28
		Nanclares 1,25	Bakio 3,34	Alza 3,21
		.....	Sondika 2,98	Errenteria 2,66
		VITORIA-GAST. 0,94	Galdakao 2,93	Arrasate/Mond 2,47
			Zamudio 2,85	DONOST-S.S. 2,46
			Barakaldo 2,78	Eibar 2,26
			Miravalles 2,63	Irún 1,95
			Arrigorriaga, 2,33	Lezo 1,83
			Durango 2,31	Hernani 1,81
			Portugalete 2,33	Zarautz 1,76
			Etxebarri 2,27	Lazkao 1,74
			BILBAO 2,14	Urretxu 1,48
			Zaratamo 2,17	
			Berango 2,66	
			Zaldibar 2,13	
			Lemoa 2,10	
			Santurtzi+Ort 2,09	
	Güeñes 2,00			
	Gamiz-Fika 1,93			

<sup>14</sup> A fin de no alargar indefinidamente los listados, se ha optado por no hacer constar aquellas poblaciones que, aunque crecen por encima de la media de País, lo hacen sin embargo por debajo de la medida del territorio (provincia) respectivo. En sentido contrario y con el fin de otorgar un mayor relieve a determinados listados provinciales se incluyen siempre las capitales de provincia y, en ocasiones, determinados municipios cuya media de crecimiento se aleja, tan solo por décimas, de la media general.

<sup>15</sup> En 1870 quedan anexionadas al municipio de Bilbao las anteiglesias de Abando y parte de Begoña. Deusto lo hará más tarde, en 1924, y ese mismo año Begoña será anexionado en su totalidad y de forma definitiva.

			Loiu	1,92	
			<b>Erandio</b>	1,91	
			Gorliz	1,89	
			Zalla	1,79	
			Bedia	1,66	
			Sopelana	1,60	
			Gernika-Luno	1,60	
			<b>Muskiz</b>	1,50	

FUENTE: Elaboración propia a partir de los Censos.

Es, de todos modos, Bizkaia la que toma la delantera ya en el último tercio del siglo XIX, y lo hace, como ya es sabido, centrando su crecimiento en el entorno de la Ría de Bilbao<sup>16</sup>. Pertenecen estrictamente a ese marco nada menos que 14 de las 21 poblaciones contempladas en la Tabla (en negrita)<sup>17</sup>. A ellas cabe sumar, además, Basauri, Etxebarri y Galdakao (en negrita cursiva), prácticamente en el límite de la cabecera de su estuario. Con ellas, el área de la Ría suma 17 de las 21 poblaciones, con lo que la inicial concentración centralizada del crecimiento modernizador vizcaíno queda sobradamente explicada. Gipuzkoa arranca con menor vigor, pero lo hace adelantando ya, desde ese mismo momento, un diseño de mapa modernizador propio y muy preciso. Lo encabezan las comarcas de Donostialdea (Donostia-S.S., Altza, Pasaia e Irún) y la del Deba (Eibar). En el Alto Urola-Oria, Zumarraga, que había experimentado un crecimiento destacable con anterioridad a 1877, apunta, con tiempo, a otro de los ejes que se asentará a medida que avance el siglo XX.

Los treinta años iniciales de esta centuria confirman, en términos generales, los trazos de aquel primer diseño comarcal. Bizkaia y Gipuzkoa mantienen un claro tono de crecimiento, pero lo hacen poniendo de manifiesto determinados perfiles novedosos. Son dos básicamente los más importantes. Se acorta, por una parte, la distancia que separaba anteriormente los ritmos de crecimiento de ambas provincias: frente al punto y medio de diferencia de entre 1877 y 1900, ahora apenas si se detecta la presencia de alguna décima. Es precisamente en estos treinta años cuando Gipuzkoa acelera su ritmo de crecimiento hasta situarse en parámetros muy similares a los vizcaínos. Por otro lado, en ambos territorios se asiste a la expansión geográfica de los primitivos focos modernizadores.

En el caso vizcaíno, la Ría mantiene su preeminencia indiscutida. Pertenecen a ella 12 de las 29 poblaciones incluidas en el listado, entre ellas las pertenecientes a la zona inmediata a la cabecera del estuario. Pero ahora, esos aires de crecimiento se han extendido con fuerza hacia los entornos más inmediatos y lo hacen de forma radial y de acuerdo con cuatro direcciones precisas. Se abren, en primer término, hacia los dos entornos más próximos: la comarca rural de Sondika, Loiu y Zamudio y la de Uribe-Kosta (Sopelana, Gorliz, Bakio), más el agregado de Berango. El río Nervión prolonga, a través de Arrigorriaga y Ugao-Miravalles, el trazado hacia el sur (Miranda-Burgos-Tudela) iniciado en Basauri y Etxebarri. Y a lo largo de la cuenca del Nervión, el río Ibaizabal pone en primer plano el eje de expansión que, desde estas mismas poblaciones, se abre hacia el este (Gipuzkoa) por Bedia, Galdakao, Zaratamo, Lemoa y Durango. Y, finalmente, el río Cadagua, a través de Güeñes y Zalla, insinúa las rutas hacia el oeste: Santander o León.

Algunas de las líneas apuntadas en el caso vizcaíno son aplicables al guipuzcoano. Mantienen con creciente fuerza su protagonismo las dos comarcas que primero se sumaron a esta historia de modernización y que lo hacen sobre el soporte que ofrecen los ríos que las bañan (Bidasoa/Urumea y Oria). Entre las poblaciones que crecen con cierto dinamismo, la comarca de Donostialdea suma ahora a sus poblaciones “urbanas” del primer periodo las de Hernani, Erreterria y Lezo, mientras que en el Valle del Deba Arrasate-Mondragón refuerza la anterior presencia de Eibar y Soraluze/Placencia. Y, como ocurría en el caso vizcaíno, también en el guipuzcoano su comarcalización modernizadora se abre ahora a un nuevo doble ámbito, concretamente el situado en la cabecera prácticamente conectada de los valles de los ríos Oria y Urola. Lo hace con cierta fuerza en el caso de la cabecera del Oria (Beasain, Ordizia, Lazkao) y de manera más matizada

<sup>16</sup> González Portilla, M. (dir.): *Bilbao en la Formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*, Bilbao, Fundación BBV, 1995; González Portilla, M.(dir.): *Nacimiento y Desarrollo de la Ciudad Industrial. Leioa. De la sociedad tradicional a la sociedad posindustrial (1880-2000). Industrialización, urbanización, inmigración e innovación social*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 2010; González Portilla, M. (ed.): *Los orígenes de una Metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, 2 vols., Bilbao, Fundación BBVA, 2011; González Portilla, M (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao, Vol.1. Segunda industrialización, inmigración y capital humano*, 2. vols., Bilbao, Fundación BBVA, 2009;

<sup>17</sup> En 1870 quedan anexionadas al municipio de Bilbao la anteiglesia de Abando y, parcialmente, la de Begoña. El resto de la de Begoña y la anteiglesia de Deusto lo serán en 1924.

en la del Urola (Zumarraga, con antelación a 1877, y Urretxu). En el sur de la Provincia se apunta, por tanto, un tercer eje modernizador.

En resumen, la Bizkaia que se moderniza entre 1877 y 1930 lo hace con una mayor antelación y se muestra como un continuo que se va expandiendo desde un primer foco central impulsor a través de cuatro claros ejes vinculados a cuatro ríos cuyas aguas desembocan en la Ría de Bilbao. Gipuzkoa presenta, también, un claro mapa de modernización, pero un mapa propio, distinto. Y lo es básicamente por tres razones. La primera tiene que ver con su estructura geográfica; la segunda con la cronología más tardía de su arranque modernizador; la tercera con la dispersión de sus ejes. Nos hallamos ante un mapa de estructura triangular cuyos ejes básicos se encuentran distanciados: uno en el nordeste (Donostialdea), el segundo en el oeste provincial (el Valle del Deba) y el tercero, finalmente, al sur (Valles Altos del Oria-Urola).

El crecimiento demográfico alavés está notablemente más localizado; no en vano queda prácticamente limitado a su capital. Tan solo si se fuerza mucho la mirada en la lectura del Censo de 1930, parecen insinuarse muy débilmente las primeras trazas de una triple vía adicional: la que sigue la línea del Ferrocarril de Norte (Iruña de Oca), la que une Miranda con Bilbao (en Amurrio) y, finalmente, la que conecta a Vitoria-Gasteiz con Salinas y el Valle de Léniz (Gipuzkoa). En realidad, son argumentos muy escasos, pero útiles al menos a modo de apunte. A pesar de ello, o quizás precisamente por ello, Vitoria-Gasteiz, en particular, y la provincia de Álava, en general, nos permitirán plantear cuestiones de calado cuando entremos en la consideración de los aspectos directamente relacionados con la alfabetización. Nos remitimos, por tanto, a aquel apartado. Baste aquí con la constatación de su aparente “ausencia”.

Son, en resumen, los ejes o espacios modernizadores que se recogen en la Tabla II.

TABLA II  
Crecimiento demográfico y ejes comarcales de expansión. El País Vasco, 1877-1930

	ÁLAVA/ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA.
<b>1877-1900</b>	<b>Vitoria-Gasteiz</b>	<b>Ría de Bilbao</b> - Margen Izquierda - Margen Derecha - Bilbao - Cabecera del estuario	<b>Donostialdea</b> <b>Valle del Deba</b> (Eibar) <b>Valle Alto Urola</b> (Zumarraga)
<b>1900-1930</b>	<b>Vitoria-Gasteiz</b> Eje Vitoria-Miranda Eje Miranda-Bilbao Eje Vitoria-V. Deba	<b>Ría de Bilbao</b> - Margen Izquierda - Margen Derecha - Bilbao - Cabecera del estuario <b>Eje Uribe-Costa</b> <b>Eje Sur:</b> Bilbao-Miranda-Tudela <b>Eje Este:</b> Bilbao-Durango-Gipuzkoa <b>Eje Oeste:</b> Bilbao- Santander / León	<b>Donostialdea</b> <b>Valle del Deba</b> Eibar + Arrasate <b>Valle Alto del Oria</b> Beasain + Ordizia + Lazkao <b>Valle Alto Urola</b> Urretxu + Zumarraga ..... Bilbao-Eibar-Costa(Zarautz)-S.S

FUENTE: Elaboración propia a partir de los Censos.

## II.2.- Una segunda pista de comarcalización modernizadora: el crecimiento urbano

Pero el escenario que acabamos de dibujar presenta algunas dificultades analíticas. Nos referimos a dos fundamentalmente. La primera tiene que ver con la excesiva amplitud de la casuística; la segunda, con la falta de una información suficiente sobre el peso cuantitativo y significación real de cada una de las poblaciones que aparecen en los listados. Al tratarse de un trabajo que mira prioritariamente al proceso modernizador y urbanizador, parece conveniente delimitar el ámbito concreto del análisis a aquellas poblaciones que alcanzan ese estatus “urbano” en uno u otro momento del periodo que estudiamos.



Si consideramos como “urbanos” a aquellos municipios que superan el límite de los 5.000 habitantes y están, al mismo tiempo y en alguna medida, dotados de unas estructuras funcionales modernas, el escenario que resulta de la aplicación de este segundo filtro se hace bastante más preciso y diáfano<sup>18</sup>. Los datos de la Tabla III, que recoge los municipios que superan esa divisoria, lo ponen claramente de manifiesto.

En todo caso y antes de entrar en su análisis, conviene hacer una doble precisión. Nos hemos retrotraído hasta 1857 para poder establecer, conjuntamente con los datos de 1877, un punto de partida lo suficientemente firme. En todo caso, conviene precisar a este respecto que los datos de ambos censos ofrecen una visión relativa de lo que, entre 1857 y 1877, supone lo que definimos como medio urbano.

Si nos atuviéramos estrictamente a lo que indican los datos, cabría deducir que, al menos hasta 1900, Bizkaia marcha a la zaga de Gipuzkoa. La realidad es, sin embargo, otra. Para entender esta aparente paradoja, conviene tener muy en cuenta cómo se estructura la articulación jurisdiccional de los municipios en cada uno de los dos Territorios. En el caso guipuzcoano, la jurisdicción de prácticamente todos sus municipios incluye dentro de sí, tanto al “casco urbano” como a sus más o menos extensos entornos rurales. Esto es así prácticamente desde la fundación medieval de las villas. San Sebastián, Tolosa, Bergara, Azpeitia, etc. cuentan entre sus vecinos con habitantes de su medio urbano, pero también con otros campesinos, relativamente numerosos. En Bizkaia, por el contrario, la diferencia jurisdiccional entre Ciudad y Villas (marco urbano), por una parte, y “Tierra Llana” (marco rural), por otra, es tajante. Esta disparidad en la organización jurisdiccional explicaría, en gran parte, la apariencia peculiar de ese momento de partida. Es preciso tenerlo en cuenta. Hecha la precisión, es momento de entrar en algunas consideraciones.

La primera y general habla del profundo proceso urbanizador que experimenta el conjunto del País Vasco a partir de 1877. En este sentido, este proceso pone apellido y escenario al crecimiento demográfico analizado en el apartado anterior. Crece la población, sin duda, pero lo hace básicamente en el medio urbano. El grado de “urbanización” del país se hace más evidente a medida que avanzan los años. En 1857 y 1877 son nueve las poblaciones que merecen este calificativo, en 1900 ascienden a 20 y en 1930 lo serán 34. Si, entre 1857 y 1877, es formalmente urbano entre el 21,7% y el 27,3% de sus habitantes (por lo dicho en referencia a la estructura territorial y jurisdiccional de sus municipios, sabemos que, en Álava y Gipuzkoa, los porcentajes reales son inferiores), para 1900 lo es prácticamente uno de cada dos (el 46,6%), y nada menos que dos de cada tres (el 65,3%) para 1930. Más aún; la evolución de los porcentajes de población de las localidades que superan los 10.000 habitantes (el doble del mínimo exigido para que puedan ser consideradas como “urbanas”) lo confirma: se pasa del 12,7% y 18,22% de 1857 y 1877 respectivamente al 47,8% de 1930. De uno de cada seis habitantes se pasa a prácticamente uno de cada dos. El salto urbanizador resulta incuestionable.

Desde el punto de vista de los comportamientos territoriales, el proceso urbanizador resulta ser un trasunto fiel de lo que ya avanzaban las pautas demográficas. La modernización urbana se nos muestra como la otra cara del crecimiento demográfico. Cabía suponerlo, pero ahora lo podemos confirmar. Y, al igual que ocurría allá, también en este caso y con la salvedad de Vitoria-Gasteiz, el proceso urbanizador se hace presente en el escenario vizcaíno-guipuzcoano. Lo dice el número de poblaciones que se suma a él. De las 20 poblaciones que, entre 1877 y 1900, superan los 5.000 habitantes, 11 son vizcaínas y 8 guipuzcoanas. De las 34 que lo hace en 1930, 17 pertenecen a Bizkaia y 16 a Gipuzkoa. En ambos cortes temporales, Vitoria-Gasteiz agota en sí la representación alavesa.

<sup>18</sup> González Portilla, M. et al. “ ‘Leer y escribir’: desarrollo y modernización...”, *Op. cit.*

TABLA III  
 Urbanismo vasco. Cronología y comarcalización, 1877-1930 (Poblaciones > 5.000 hbts.)<sup>19</sup>

Año del Censo	ÁLAVA/ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA
1857	1. Vitoria 18.710	2. Bilbao 17.923 7. Bermeo 5.759	3. Donostia-S.S. 15.911 4. Tolosa 7.639 5. Bergara 6.307 6. Azpeitia 6.202 8. Oñati 5.617 9 Irún 5.307
1877	2. Vitoria 23.039	1. Bilbao <sup>20</sup> 37.734 4. Bermeo 7.858	3. Donostia-S.S. 21.355 5. Tolosa 7.488 6. Irún 7.040 7. Azpeitia 6.386 8.-Oñati 6.093 9. Bergara 6.021
1900	3. Vitoria 30.701	1. Bilbao 83.306 4. Barakaldo 15.013 5. Sestao 10.833 7. Bermeo 9.061 8. Abanto+Ziérb. 8.853 10. Santurtzi 7.781 11. S. S. Valle 6.748 13. Erandio 6.385 17. Begoña 5.802 19. Getxo 5.442 20. Portugalete 5.182	2. Donostia-S.S. 37.812 6. Irún 9.912 9 Tolosa 8.111 12. Eibar 6.583 14. Bergara 6.196 15. Azpeitia 6.066 16. Oñati 5.975 18. Azkoitia 5.506
1930	3. Vitoria 40.641	1. Bilbao <sup>21</sup> 161.978 4. Barakaldo 34.209 5. Sestao 18.335 7. Getxo 16.859 10. Erandio 11.268 11. Bermeo 10.921 12. Portugalete 10.169 13. Abanto+Ziérb 9.878 14. Basauri 9.444 17. Durango 8.572 18. S. S. Valle 8.228 19. Santurtzi 8.074 24. Galdakao 6.709 26. Ortuella 6.397 30. Gernika 5.329 33. Leioa 5.096 34. Mungia 5.000	2. Donostia-S.S. 78.432 6. Irún 17.670 8. Eibar 12.874 9 Tolosa 12.487 15. Bergara 9.307 16. Errenteria 8.973 20. Azpeitia 7.848 21. Arrasate/Mon 7.720 22. Azkoitia 7.577 23. Pasaia 7.519 25. Oñati 6.662 27. Hernani 6.282 28. Hondarribia 6.181 29. Alza 5.425 31. Beasain 5.260 32. Elgoibar 5.239

FUENTE: Elaboración propia a partir de los censos.

Pero los datos subrayan otras coincidencias. También en este caso, Bizkaia arranca con mayor fuerza y rapidez. Para 1900, las 11 poblaciones vizcaínas que superan los 5.000 habitantes acogen a más de la mitad de la población provincial (el 52,80%); las tres que superan los 10.000 habitantes suponen el 35%. El proceso urbanizador vizcaíno es tan evidente como conocido. Gipuzkoa no tarda en sumarse a esta nueva dinámica, pero lo hace a una relativa distancia. Sus ocho poblaciones “urbanas” suman el 44% de la población provincial y Donostia-S.S., única que supera los 10.000 habitantes, no llega al 20% (19,31%).

<sup>19</sup> El número que precede a cada una de las poblaciones hace referencia al orden que ocupa cada una de ellas en la clasificación conjunta de la totalidad de las poblaciones, de mayor a menor. Las localidades en negrita superan los 10.000 habitantes, el doble de lo que se considera como divisoria que marca el carácter “urbano” de una localidad.

<sup>20</sup> En 1870 se había producido la anexión de la anteiglesia de Abando y la parcial de la de Begoña

<sup>21</sup> En 1924 se produce la anexión definitiva de lo que quedaba de la anteiglesia de Begoña y de la anteiglesia de Deusto.

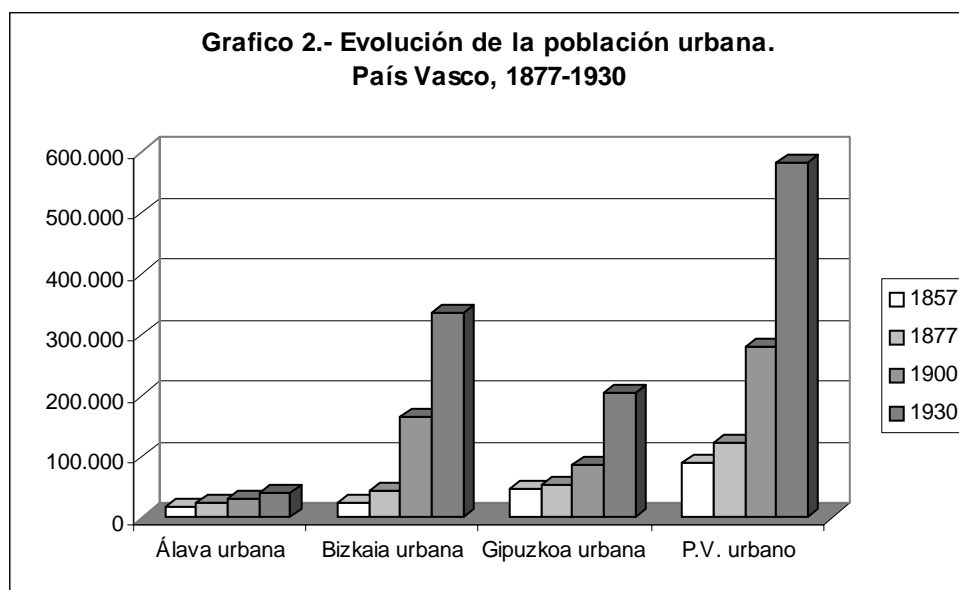
Los primeros treinta años del siglo XX confirman esta tendencia urbanizadora. Pero lo hacen, también ahora, con los matices consabidos. Asistimos, por un lado, a un notable acortamiento de las distancias. Gipuzkoa acelera su ritmo: si, en 1930, son 17 los municipios vizcaínos que superan los 5.000 habitantes, en Gipuzkoa llegan a 16 y, si la población que habita en aquellos alcanza el 69,35%, la que vive en estos prácticamente la iguala con el 67,96%. El acercamiento es prácticamente total.

TABLA IV  
Evolución de la población urbana. El País Vasco, 1877-1930

Censo	Hbts (%)	ÁLAVA/ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA.	C. A. P. VASCO
	Habts. TOTAL	93.538	189.945	167.207	450.699
<b>1877</b>	“ / Pbl.> 5.000	23.039	45.592	54.383	123.014
	%	24,61%	24,61%	32,52%	<b>27,29%</b>
	-----	-----	-----	-----	-----
	“ / Pbl.> 10.000	23.039	37.734	21.355	82.128
	%	24,61%	19,86%	12,77%	18,22%
	Habts. TOTAL	96.385	311.361	195.850	603.596
<b>1900</b>	“ / Pbl. > 5.000	30.701	164.406	86.161	281.268
	%	31,85%	52,80%	44,00%	<b>46,60%</b>
	-----	-----	-----	-----	-----
	“ / Pbl. > 10.000	30.701	109.152	37.812	177.665
	%	31,85%	35,06%	19,31%	29,43%
	Habts. TOTAL	104.176	485.205	302.329	891.710
<b>1930</b>	“ / Pbl. > 5.000	40.614	336.466	205.456	582.536
	%	39,01%	69,35%	67,96%	<b>65,33%</b>
	-----	-----	-----	-----	-----
	“ / Pbl. > 10.000	40.614	263.739	121.463	425.816
	%	39,01%	54,36%	40,18%	47,75%

FUENTE: Elaboración propia a partir de los Censos.

En estos momentos finales del recorrido, se mantiene una única diferencia relativamente significativa y hace referencia a los municipios más habitados (los de más de 10.000 habitantes). Mientras que los siete vizcaínos pertenecientes a este grupo suponen el 54,36% de la población, los cuatro guipuzcoanos llegan al 40,18%. Como viene siendo ya norma de aplicación universal en el caso alavés, Vitoria –y solo ella- vuelve a “salvar la cara” del proceso urbanizador de este territorio, con el 39,01% del total de la población provincial.



FUENTE: elaboración propia sobre censos.

Pero, más allá de estas impresiones globales, se hace preciso tratar de buscar la posible trabazón lógica que se halla oculta detrás de ellas. Para ello, y tal y como lo hicimos en el caso de la evolución de la

población, pasamos a elaborar un segundo mapa que, en este caso, dibuja y sitúa los escenarios concretos de este cambio urbanizador. Con él en la mano, procederemos luego a establecer los posibles paralelismos existentes entre ambos mapas. Como allá, también aquí centraremos el análisis en la comparación de dos períodos, los que van de 1877 a 1900 y de 1900 a 1930 respectivamente.

Inicialmente (1877-1900), el proceso urbanizador vizcaíno se centra, y de manera prácticamente exclusiva, en el entorno de la Ría. Nada que no conociéramos para ahora, pero que viene a confirmarse convenientemente. Concentración demográfica y urbana son simplemente las dos caras complementarias de una misma moneda. Abanto-Ziérbena, Santurtzi, Portugalete, S.S. del Valle, Barakaldo y Sestao aúnan esta doble experiencia en la Margen Izquierda de la Ría, Erandio y Getxo lo hacen en la Margen Derecha, y Bilbao y Begoña (con antelación a su anexión de 1925) en su centro neurálgico. Tan solo queda fuera de este marco Bermeo, el puerto pesquero vizcaíno por excelencia. El escenario geográfico y económico no puede estar, por tanto, más localizado.

El caso guipuzcoano presenta también un diseño que nos resulta conocido. Vuelve a hacerse patente la pluralidad y dispersión de escenarios que adelantaban los indicadores demográficos, aunque, en este momento inicial, a los ejes de Donostialdea (Donostia-S.S. e Irún) y del Valle del Deba (Eibar, Bergara y Oñati) se les suma tímidamente el apunte de tres poblaciones de notable arraigo en los modos de la sociedad tradicional guipuzcoana: Tolosa, en el valle medio del Oria, y Azpeitia y Azkoita en el valle medio del Urola.

El periodo 1900-1930 refuerza, con pequeños retoques, este diseño. En el caso vizcaíno lo hace confirmando la realidad de un modelo centralizado, pero que se abre a través de una serie de ejes expansivos. Se reafirma la centralidad de la Ría con el añadido de Ortuella en la zona minera y de Leioa en la Margen Derecha. Prolongación natural de aquella, hace acto de presencia en este escenario urbanizador la cabecera de su estuario con Basauri y Galdakao. Y, en continuidad de estas dos poblaciones, Durango aparece como soporte central del eje expansivo que, hacia el este, apunta a Gipuzkoa: la de los Valles de Deba y del Urola. Por otra parte, el proceso urbanizador se extiende hacia los entornos más cercanos de la comarca de Uribe-Kosta (Mungía) y, más lejos, Gernika. Quedan, eso sí, difuminados otros dos ejes expansivos que se insinuaban a través de las tasas de crecimiento de población: el que apuntaba hacia el sur (Miranda-Tudela) y el que señalaba el camino hacia Santander y los cotos carboníferos de León, seguramente más pasillos de acceso que espacios definidos de asentamiento.

El organigrama espacial del proceso urbanizador guipuzcoano de este segundo periodo se atiene casi literalmente al guión establecido: diseño triangular, reforzamiento de sus ejes y dispersión. Paulatinamente, la comarca de Donostialdea reafirma su primacía: Errenteria, Pasaia, Hernani y Hondarribia suman su presencia urbana a un contexto que mostraba su fuerza ya en 1900. Algo similar ocurre en el valle medio y alto del Deba. A Eibar, Bergara y Oñati se les suman ahora Arrasate/Mondragón y Elgoibar.

TABLA V  
Proceso urbanizador y ejes comarcales de expansión. El País Vasco, 1877-1930

	ÁLAVA/ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA.
<b>1877-1900</b> (20 pobl.)	<b>Vitoria-Gasteiz</b> (1 p.)	<b>Ría de Bilbao</b> - Margen Izquierda (6 pobl.) - Margen Derecha (2 pobl.) - Bilbao+Begoña (2 pobl.) <b>Uribe-Kosta</b> (1 pobl.)	<b>Donostialdea</b> (2 pobl.) <b>V. del Deba</b> (3 pobl.) <b>V. Medio Urola</b> (2 pobl.) <b>V. Medio Oria</b> (1 pobl.)
<b>1900-1930</b> (34 pobl.)	<b>Vitoria-Gasteiz</b> (1 p.)	<b>Ría de Bilbao</b> - Margen Izquierda (7 pobl.) - Margen Derecha (3 pobl.) - Bilbao (+Begoña) (1 pobl.) - Cab. del estuario (2 pobl.) <b>Eje Uribe-Costa</b> (3 pobl.) <b>Eje Este</b> (1 pobl.)	<b>Donostialdea</b> (7 pobl.) <b>V. del Deba</b> (5 pobl.) <b>V. Medio Urola</b> (2 pobl.) <b>V. Medio Oria</b> (1 pobl.) <b>V. Alto Oria</b> (1 pobl.)

FUENTE: Elaboración propia sobre censos

En el valle alto del Oria asoma Beasain y toca a la puerta Ordizia. Tolosa, aguas abajo, ofrece el punto de apoyo que permite conectar el valle con la comarca de Donostialdea. Son los tres ejes centrales del

triángulo. Pero, un cuarto espacio, el del valle medio del Urola, trata de hacer valer, aunque sea a la baja, su protagonismo tradicional. Con Azpeitia y Azkoitia como apoyaturas fundamentales, lucha, con dificultades, por mantener un lugar de privilegio que va perdiendo a medida que avanza este medio siglo. Lo pone de relieve el lento pero paulatino retroceso que, a partir de 1900, experimentan ambas localidades en la clasificación de las poblaciones guipuzcoanas (ver Tabla III).

### II.3.- Espacios y protagonistas principales: una propuesta unitaria.

Espacios de definición demográfica y espacios de coloración urbana permiten elaborar un mapa comarcal articulado sobre el que podremos luego avanzar en nuestra búsqueda. En síntesis, el panorama vasco de modernización ofrece un diseño perfectamente definido. Bizkaia, con un arranque más precoz, articula su esfuerzo modernizador sobre el empuje inicial de un potente y cuádruple eje central (la Ría). Luego, a lo largo de la segunda etapa, la expansión se propaga de forma radial en cuatro direcciones: con fuerza notable hacia el entorno próximo (costero y agrario) y hacia el eje del Este en dirección a Gipuzkoa y, con mayor contención, hacia el sur (Miranda-Tudela) y hacia el Oeste (Santander y León).

Gipuzkoa, con un arranque más tardío y matizado, presenta un esquema descentralizado y disperso de estructura triangular. Sus dos ejes más estables se articulan, es cierto que con fuerza e intensidad desigual, en torno a Donostia-S.S. (Donostialdea) y Eibar (valle medio del Deba). El tercero de los ejes, el más débil y tardío, se sitúa al sur, en la cabecera de los valles de los ríos Urola y Oria. Sin embargo, a medida que avanzan los años, este esquema se refuerza en sus tres componentes iniciales. De hecho, a lo largo de este segundo periodo, Gipuzkoa da los pasos necesarios para que este proceso modernizador y urbanizador se generalice. Y lo hace, también esta vez, a su manera. Si el modelo vizcaíno se puede definir como centrífugo, el guipuzcoano opta por la convergencia centrípeta de sus ejes dispersos. Impulsa para ello tres vías de conexión que hagan posible, para 1930, la articulación en red de la práctica totalidad del territorio guipuzcoano. Nos referimos a la conexión vertical que propicia la modernización integral del valle del Oria, a la horizontal que, a través de Eibar y la costa, une el valle del Deba con Donostialdea y, finalmente, a la que, en 1926 y prácticamente fuera del alcance temporal de nuestro trabajo, trata de sumar al proceso modernizador provincial a la totalidad del valle del Urola.

**TABLA VI**  
**Propuesta de comarcalización. Ejes del proceso modernizador vasco, 1877-1930**

ÁLAVA/ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA
<p>* <b>Vitoria-Gasteiz</b></p> <p>- <i>Ligeros indicios:</i> Eje Vitoria-Miranda Eje Miranda-Bilbao Eje Vitoria-Arazua-V. Deba</p>	<p>* <b>Ría de Bilbao</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Margen Izquierda</li> <li>- Margen Derecha</li> <li>- Bilbao</li> <li>- Cabecera del estuario</li> </ul> <p><b>Uribe-Kosta e hinterland rural</b></p> <p><b>Eje Este:</b> Bilbao-Durango-Gipuzkoa</p> <p><b>Eje Sur:</b> Bilbao-Miranda-Tudela</p> <p><b>Eje Oeste:</b> Bilbao- Santander / León</p>	<p>* <b>Donostialdea</b></p> <p>* <b>Valle del Deba</b></p> <p>* <b>Valles Altos de Oria y Urola</b></p> <p>- <i>Ejes de conexión posteriores</i> Alto Urola/Oria – Tolosa – S.S. Bilbao-Durango-Costa-S.S. Valle medio del Urola (1926)</p>

FUENTE: Elaboración propia.

Álava tiene que esperar. Al margen de la dinámica seguida por su capital, el proceso modernizador/urbanizador apenas si se insinúa en el resto del territorio. Existen algunos ligeros indicios, pero su materialización en los casos en que se produzca, habrá de esperar. Es el caso del Valle Alto del Nervión (Laudio-Llodio y Amurrio principalmente), que habrá de esperar, cuando menos, hasta 1920-30<sup>22</sup>; con toda seguridad, hasta 1950-70. Y nuestro calendario se cierra en 1930.

<sup>22</sup> Heredia, P.: *Inmigración y modernidad. Una pequeña historia local de mestizaje. Laudio/Llodio, 1920-1975*. Trabajo de suficiencia investigadora, Cursos de Doctorado en Historia Contemporánea, Leioa, UPV-EHU

### III- EL FERROCARRIL, CONFIGURADOR DE ESPACIOS DE CRECIMIENTO Y DE MODERNIZACIÓN<sup>23</sup>.

“El ferrocarril... viene á despertar las adormecidas fuerzas productivas de la comarca que recorre”<sup>24</sup>

Bien, conocemos los espacios de esta historia de modernización, hemos identificado sus escenarios, pero no podemos conformarnos con la simple constatación erudita de esta relación más o menos ordenada. La historiografía, más rica y documentada en el caso vizcaíno que en los dos restantes<sup>25</sup>, nos habla de la lógica económica, demográfica, social e, incluso, política que se oculta detrás de algunas de estas regularidades. Aquí pretendemos dar un paso más para centrarnos específicamente en la influencia que, como nexos, vehículo y elemento impulsor pudieron tener en todo ello el avance imparable del ferrocarril y la localización precisa de sus múltiples trazados.

<sup>23</sup> Artola, M. (dir.): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Banco de España, XXXX; Gómez Mendoza, A.: *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1903*, Madrid, Alianza, 1982; Lentisco, D.: *Cuando el hierro se hace camino; historia del ferrocarril en España*, Madrid, Alianza Editorial, 2005.

<sup>24</sup> Alzola Minondo, P.: *Ferro-carriles de vía ancha y de vía estrecha*. Madrid, Establecimiento tipográfico de Gregorio Justa, 1885.

<sup>25</sup> Dentro de la amplísima bibliografía dedicada al caso vasco, nos limitaremos a destacar algunas de las obras más significativas: Barcenilla, M. A.: *La pequeña Manchester (Errenteria, 1845-1905)*, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999; Larrinaga, C.: *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, 2006; Beascoechea Gangoiti, J. M.: *Propiedad, Burguesía y Territorio. La Conformación Urbana de Getxo en la Ría de Bilbao (1850-1900)*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 2007; Castells, L.: *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1875-1915*, Madrid, Siglo UPV/XXI, 1987; “La Bella Easo”: 1864-1936”, en Artola, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián, Ed. Nerea / Fundación BBVA, 2000*; Castells, L. y Luengo, F.: “El proceso de modernización de Guipúzcoa (1876-1920)”, *Ekonomiaz. Revista vasca de economía*, n.º. 9-10: 255-276; García Abad, R.: *Historias de emigración. Factores de Expulsión y Selección de capital humano en la emigración a la Ría de Bilbao (1876-1935)*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 2005; González Portilla, M.: *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913). Industrialización y cambio social*, San Sebastián, Txertoa, 1981; González Portilla, M. (dir.): *Bilbao en la Formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*, Bilbao, Fundación BBV, 1995; González Portilla, M. (dir.): *Nacimiento y Desarrollo de la Ciudad Industrial. Leioa. De la sociedad tradicional a la sociedad posindustrial (1880-2000). Industrialización, urbanización, inmigración e innovación social*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 2010; González Portilla, M. (ed.): *Los orígenes de una Metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, 2 vols., Bilbao, Fundación BBVA, 2011; González Portilla, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao, Vol. I. Segunda industrialización, inmigración y capital humano*, 2. vols., Bilbao, Fundación BBVA, 2009; González Portilla, M.; García Abad, R. y Urrutikoetxea Lizarraga, J.: *Las ‘Ciudades mineras’ de la Ría de Bilbao durante el boom minero. Inmigración, Capital humano y mestizaje*, Bilbao, Servicio Editorial UPV-EHU, 2007; Larrinaga, C.: *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*. Donostia-San Sebastián, Dr. Camino Institutua/Instituto Dr. Camino, 2006; Luengo, F.: *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa, 1917-1923*. Leioa, Servicio Editorial UPV/EHU, 1990; *San Sebastián. La vida cotidiana de una ciudad. De su destrucción a la ciudad contemporánea*. San Sebastián, Ed. Txertoa, 2001; Montero, M.: *Mineros, banqueros y navieros*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 1990; *La burguesía impaciente. Especulaciones e inversiones en el desarrollo empresarial de Vizcaya*, Bilbao, Beitia, 1994; *La California del hierro. Las minas y la modernización económica y social e Vizcaya*; Bilbao, Beitia, 1995; Pareja Alonso, A.: *Inmigración y condiciones de vida en la villa de Bilbao, 1825-1935*, Tesis Doctoral, Leioa, UPV/EHU, 1997; Pérez-Fuentes, P.: *Vivir y morir en las minas. Estrategias familiares y relaciones de género en la primera industrialización vizcaína, 1877-1913*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 1993; “*Ganadores de pan*” y “*amas de casa*”: *otra mirada sobre la industrialización vasca*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 2004; Rivera, A.: *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Vitoria-Gasteiz, Diputación Foral de Álava, 1992.

### III.1.- Extensión de las líneas ferroviarias vascas en un marco comparado<sup>26</sup>

Hemos adelantado más arriba dos datos significativos: antes de 1863 no existía en el País Vasco un solo kilómetro de trazado ferroviario; en 1930, entre ferrocarriles de vía ancha, ferrocarriles de vía estrecha y ferrocarriles mineros, se alcanzaba una cifra próxima a los 900 kilómetros. El salto es más que manifiesto y exige que lo valoremos del mismo modo en que lo hemos hecho con el crecimiento demográfico y el proceso de urbanización. Desde la simple constatación de estos datos generales resulta difícil resistirse a establecer un primer paralelismo entre estos tres factores y testigos de la modernización. ¿Simple coincidencia? De momento, todo induce a presumir la existencia de una relación directa. Así lo hicieron los autores, con cuyas citas hemos abierto esas páginas, cuando se oponían a la presencia del ferrocarril, al desarrollo urbano y fabril y a su influencia perversa, y así también quienes, desde posicionamientos diametralmente opuestos, proclamaban ese nexo como garantía imprescindible para afrontar con éxito los retos del futuro.

La relación existente entre los metros lineales de trazado (ml) y la superficie del conjunto del País Vasco o la de cada uno de sus tres Territorios (km<sup>2</sup>) permite ajustar más el alcance de esta valoración. No se trata ya de que, en algo más de sesenta años, el País Vasco pase a contar con en torno a 900 kilómetros de ferrocarril. Ocurre, además, que, leídas estas cifras en perspectiva comparada, sus 123,7 ml/km<sup>2</sup> de 1930 se encuentran muy por encima de la media española (32 ml/km<sup>2</sup>) o italiana (62) ml/km<sup>2</sup>, a la altura de la inglesa (119 ml/km<sup>2</sup>), alemana (118 ml/km<sup>2</sup>) y suiza (117 ml/km<sup>2</sup>), inmediatamente próximas a la francesa (129 ml/km<sup>2</sup>) y tan solo muy alejadas del caso belga (291 ml/km<sup>2</sup>)<sup>27</sup>. En todo caso y aun dentro de la heterogeneidad existente entre las dimensiones espaciales de los casos que comparamos, los datos ofrecen pautas de acercamiento suficientemente fiables.

<sup>26</sup> Esarte, P.: *El ferrocarril europeo de Navarra*, Pamplona, 1982; Ormaechea, A. M.: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao, Ferrocarriles Vascos, 1989; Olaizola Elordi, J.: *Patrimonio ferroviario de Euskadi. Euskadiko burnibide-ondarea*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1990; Legorburu, E.: "Propuesta de ordenación viaria en el País Vasco: entorno al ferrocarril de vía estrecha en Guipúzcoa (1920-1936)", *Lurralde*, n.º. 14; Macías, Muñoz, O.: *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Bilbao, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, EHU, 1994; González Portilla et alii.: *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Bilbao, Servicio Editorial de la PV/EHU., 1995; Novo López, P.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercados y ordenación del territorio*, Leioa, UPV/EHU, Tesis Doctoral inédita, 1995; Larrinaga, C.: *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Alduides a mediados del siglo XIX*, Irún, Casino de Irún, 2002; *Peironcely, San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, 2004; *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*. Donostia-San Sebastián, Dr. Camino Institutua/Instituto Dr. Camino, 2006;

<sup>27</sup> Olaizola Elordi, J.: "Breve historia del ferrocarril en el País Vasco", *Op. Cit.*

TABLA VII  
 Extensión de los trazados ferroviarios en el País Vasco, 1863-1930<sup>28</sup>

Territorio / Provincia	1863-1877		1877-1900		1900-1930		1863-1930			1930
	Km. construidos		Km. construidos		Km. construidos		Kilómetros acumulados			
	Vía Ancha	Vía Estr.	Vía Ancha	Vía Estr.	Vía Ancha	Vía Estr.	Vía Ancha	Vía Estr.	TOTAL	Metros lineales/ Km <sup>2</sup>
ÁLAVA										
Nuevos	119	-	-	20,3	-	39,0				<b>58,0</b>
Acumul.	119	-	119	20,3	119	59,3	119	59,3	178,3	
BIZKAIA										
Nuevos	38	48,2	<b>17</b>	<b>221,4</b>	-	45,0				<b>166,7</b>
Acumul.	38	48,2	55	269,6	55	314,6	55	314,6	369,6	
GIPUZKOA										
Nuevos	99	-	-	33,1	-	<b>217,7</b>				<b>175,2</b>
Acumul.	99	-	99	33,1	99	250,8	99	250,8	349,8	
PAÍS VASCO										
Nuevos	256	48,2	17	<b>274,8</b>	-	<b>301,7</b>				<b>123,7</b>
Acumul.	256	48,2	273	323,0	273	624,7	273	624,7	897,7	

FUENTE: Elaboración propia

Y lo son quizás aún más cuando se entra en la consideración interna de cada uno de los tres territorios. Una vez más se reproduce el triple esquema ya conocido. Con sus respectivos 370 kl. y 350 kl. de trazado en el momento final del periodo, Bizkaia y Gipuzkoa vuelven a marcar una clara distancia respecto de Álava (178 kl.). Pero las coincidencias van más allá. Bizkaia logra su despegue más importante entre 1876 y 1900, mientras que Gipuzkoa espera al tercio inicial del siglo XX para dar el gran salto y situarse prácticamente a la misma altura. Exactamente los mismos comportamientos y el mismo calendario que apuntaba la evolución demográfica y exactamente idénticos que los que refrendaba el proceso de desarrollo urbano. Parece que, a medida que avanzamos por los distintos planos del trabajo, lo que en un momento inicial podía entenderse como simple coincidencia parece imponerse como esquema explicativo canónico y articulado del desarrollo y de la modernización vasca. Lo que parecían apariencias anecdóticas lleva camino de verse elevado al estatuto de categoría.

### III.2.- La comarcalización ferroviaria vasca: trazados, espacios y núcleos.

¿Qué dicen a este respecto el mapa de las vías férreas y la localización de sus puntos de enlace (estaciones) más importantes? El trazado ferroviario vasco, con sus ejes más frecuentados y las localidades más importantes por las que atraviesa, confirma la evidencia de la correlación positiva existente entre su presencia, el impulso urbano y el crecimiento demográfico, y lo hace con absoluta rotundidad, tanto en lo que se refiere a su localización espacial como al calendario estricto en que se produce. Lo comprobamos a través del breve repaso de las constantes básicas que dejan ver los datos de la Tabla VIII.

#### a) Bilbao (y su Ría), centro difusor de una amplia red ferroviaria

Por lo que respecta al mapa de las comarcas más frecuentadas y dada su estrecha semejanza, podría parecer que no hemos hecho sino trasladar miméticamente a este apartado cualquiera de los dos mapas (demográfico y urbanizador) que hemos presentado en los apartados anteriores. Vuelve a destacar el eje central de la Ría de Bilbao. Entre mineros y comerciales, 15 de los 29 trazados registrados tienen aquí su punto de partida y su ámbito, exclusivo o prioritario, de funcionamiento. Seis se asientan en la Margen

<sup>28</sup> Los datos de las Tablas VI y VII han sido recogidos puntualmente de un exhaustivo vaciado bibliográfico. Están por tanto perfectamente identificados. Ello no obsta para que se nos haya podido escapar alguna referencia puntual. Por ello, las valoraciones que extraigamos de ellos valen siempre como mínimo garantizado. En todo caso, estamos convencidos de que la realidad, de hacerlo, distará mínimamente del panorama que aquí se refleja.



Izquierda y tres en la Derecha y en sus entornos inmediatos. Más allá de este primer núcleo, este espacio-marco se expande de manera radial en distintas direcciones. Articula el entorno costero y rural más cercano; abre la ruta hacia el Sur, camino de Miranda-Tudela/Burgos; se dirige hacia el Este cántabro o el más lejano leonés. Y, finalmente –que no en último lugar-, impulsa y consolida la apertura hacia las comarcas y tierras más orientales, con Durango y Amorebieta como puntos de enlace. Y, a través de Durando, integra en el proceso modernizador a toda la Bizkaia central del Duranguesado, al tiempo que abre nexos hacia la Gipuzkoa del Deba y Urola primero, y de la costa y Donostialdea más tarde. Amorebieta, por su parte, actúa de nexo de acercamiento para las comarcas de los entornos vizcaínos de Gernika y Bermeo.

b) *Gipuzkoa; una red reticular*<sup>29</sup>

En el caso guipuzcoano, al igual que ocurre en el vizcaíno, el diseño espacial de su trazado ferroviario confirma con rotundidad el esquema conocido por medio de otros indicadores. Donostialdea, Valle del Deba y los Valles de Oria-Urola, marcan la estructura espacial triangular característica.

---

<sup>29</sup> Larrinaga, C.: *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Alduides a mediados del siglo XIX*, Irún, Casino de Irún, 2002; Peironcely, *San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, 2004; *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*. Donostia-San Sebastián, Dr. Camino Institutua/Instituto Dr. Camino, 2006, pp. 71-109; Legorburu, E.: “Propuesta de ordenación viaria en el País Vasco: en torno al ferrocarril de vía estrecha en Guipúzcoa (1920-1936)”, *Lurralde*, nº. 14.

TABLA VIII

## Urbanismo vasco, comarcalización y Ferrocarril. País Vasco, 1877-1930

Periodo	Comarca	Ciudad	Trazado ferroviario	Año
	Bizkaia	Bilbao-Balmaseda	Pedro Novia de Salcedo: "Plan de Iguala". <b>Proyecto:</b> construcción de una vía férrea	1832
	Bizkaia	Bilbao	<b>Proyecto:</b> Trazado de la línea férrea Madrid-Irún por Bilbao.	1845
	Miranda-Alsasua	Vitoria-Gast.	Fer. Madrid-Irún / "C <sup>a</sup> . del Norte")	1863
	Alsasua-Donost.	Zumarraga	Fer. Madrid-Irún / "C <sup>a</sup> . del Norte")	1864
	" "	Beasain	" "	" "
	" "	Ordizia-Vill.	" "	" "
	" "	Tolosa	" "	" "
1858	" "	Hernani	" "	" "
	" "	Donostia-S.S.	" "	" "
	" "	Pasaia	" "	" "
-	" "	Errenteria	" "	" "
1877	" "	Irún	" "	" "
	Eje Sur <- Ría	Bilbao	Fer. Bilbao-Tudela (por Miranda)	1863
	Ría-Margen Izq.	Sestao	Fer. de Triano (fer. minero)	1865
	" "	Ortuella	" "	" "
	Ría-Margen Izq.	Barakaldo	Luchana Mining (fer. minero)	1872
	Ría-Margen Izq.	Sestao	Fer. Sestao – Galdames (fer. minero)	1876
	Ría-Margen Izq.	Barakaldo	Fer. de la Orconera (fer. minero)	1877
	Ría-Margen Izq.	Barakaldo	Franco-Belga (fer. minero)	1880
	Vitoria-V. Deba	Vitoria-Gast.	Fer. Anglo-Vasco Navarro (1 <sup>a</sup> fase)	1882
	Eje Este <- Ría	Bilbao	Fer. Central de Vizcaya	1882
	" "	Etxebarri	" "	" "
	" "	Basauri	" "	" "
	" "	Galdakao	" "	" "
	" "	Durango	" "	" "
	Ría-Margen Dcha.	Bilbao	Fer. Bilbao - Las Arenas	1887
	" "	Erandio	" "	" "
1877	" "	Leioa	" "	" "
	" "	Getxo	" "	" "
	Ría-Margen Izq.	Bilbao	Fer. Bilbao - Portugalete	1888
	" "	Barakaldo	" "	" "
	" "	Sestao	" "	" "
1900	" "	Portugalete	" "	" "
	Eje Este/ Bust.<- Ría	Gernika	Fer. Amorebieta – Gernika - Bermeo	1888-1895
	" "	Bermeo	" "	" "
	Eje Este/ Gipk.<- Ría	Eibar	Fer. Centr.Vizcaya >Durango-Elgoibar	1887
	" "	Elgoibar	" "	" "
	" "	Bergara	" "	" "
	" "	Zumarraga	" "	" "
	Donostialdea	Irún	Fer. mineros (macizo de Aia)	1890
	Eje Oeste <- Ría	Bilbao	Fer. Bilbao-Balmaseda-Robla	1890-1894
	Entor.Ría>Costa Bizk.	Getxo	Fer. Las Arenas - Plentzia	1893
	Entor.Ría>Uribe	Erandio	Fer. Lutzana - Mungía	1894
	" "	Mungia	" "	" "
	Entor. Ría>Hint. rural	Bilbao	Fer. Bilbao- Lezama	1895
	Eje Oeste <- Ría	-	Fer. Zalla-Santander	1896
	Eje Oeste <- Ría	-	Fer. Traslaviña (Arcentales) - Castro	1898-99

	V. Deba – Donostia	Elgoibar	Fer. Elgoibar-San Sebastián	1901
	“ ”	Zarauz	“ ” “ ”	
	“ ”	Donostia-S.S	“ ” “ ”	
	Eje Este <-Ría)	Durango	Fer. Durango-Elorrio	1905
	Donostialdea	Donostia-S.S.	Fer. Donostia-S.S. / Hendaya (“Topo”)	1912
1900	“ ”	Pasaia	“ ” “ ”	
	“ ”	Errenteria	“ ” “ ”	
	“ ”	Irún	“ ” “ ”	
-	Donostialdea-Navarra	-	Fer. del Plazaola (Lasarte-Pamplona)	1914
1930	Donostialdea-Navarra	Irún	Fer. del Bidasoa	1916
	Vitoria->V. Deba	Arrasate-Mondragón	Fer. Anglo-Vasco Navarro (2ª fase)	1914-18
	“ ”	Bergara	“ ” “ ”	
	“ ”	Oñati	“ ” (prolongación Oñati)	1923
	Vitoria-Estella (Nav.)	Vitoria-Gast.	“ ” (prolongación Estella)	1927
	Valle del Urola	Zumarraga	Ferrocarril del Urola	1926
		Azkoitia	“ ” “ ”	
		Azpeitia	“ ” “ ”	
		Zumaia	“ ” “ ”	

FUENTE: Elaboración propia.

Luego, los esfuerzos realizados durante los treinta primeros años del siglo XX consiguen crear un tejido ferroviario que, primero por la Costa (1901) y finalmente por el Valle Alto del Deba y los Valles Medio y Bajo de Urola (1926), termina por ensamblar en una tupida red que articula en torno a ella a la mayor parte del rombo geográfico guipuzcoano, al menos en lo que respecta a sus valles y costa.

Pero respecto del arranque cronológico del trazado ferroviario guipuzcoano, conviene hacer una precisión que luego aplicaremos también al caso alavés y que abre un interrogante de interés. Para 1863-64, con una precocidad reseñable, Gipuzkoa dispone de un trazado de vía ancha que la une con Burgos y Madrid, por el sur, y con Francia, por el norte: los 99 kilómetros del Ferrocarril del Norte. Y, sin embargo y con excepciones como la de Tolosa, Donostia-S.S. o Irún, no será hasta la segunda etapa de nuestro estudio (1900-1930) cuando Gipuzkoa se suba definitivamente al tren de una modernización estable y casi general. Y conviene adelantarlo; lo hace básicamente de la mano de la multiplicación y extensión de los trazados ferroviarios de vía estrecha. ¿Qué significa esto?

El caso alavés lleva al extremo esta aparente paradoja. Para esos mismos años de 1863-64, Álava cuenta con 119 kms. de trazado ferroviario, todos ellos de vía ancha y con dos trazados: uno, a través de Vitoria, la conecta con Burgos-Madrid, por un lado, y con Gipuzkoa y la frontera, por otro. El segundo, por Miranda-Orduña y Amurrio, la pone en contacto con la Ría de Bilbao. Pero, con la excepción de la capital, tampoco en este caso esta doble conexión supone ningún despegue reseñable. Si, con las excepciones consabidas, Gipuzkoa retrasa a comienzos del siglo XX su despegue definitivo, Álava habrá de esperar bastante más, sobrepasada siempre la divisoria de 1950.

Parece que es en torno a los espacios que ayudan a canalizar los ferrocarriles de vía estrecha donde se conforman nuestra moderna sociedad industrial, sus comarcas más importantes y las aglomeraciones humanas y núcleos urbanos más destacados. Lo pone claramente de manifiesto la Bizkaia de entre 1876 y 1900 y lo hace del mismo modo Gipuzkoa, un tercio de siglo más tarde. Volveremos sobre ello en el apartado conclusivo.

Pero antes de entrar en la cuarta parte del trabajo, es preciso hacer referencia a los distintos trazados de las líneas de tranvía que se construyen en este periodo y que favorecen el proceso de desarrollo de las ciudades<sup>30</sup>.

En general, la historia del tranvía atraviesa por una triple etapa que obedece a los distintos tipos de energía de los que se sirve. Arranca con la tracción animal, que será sustituida escalonadamente por la tracción a vapor y por la eléctrica. La primera etapa, que se inicia en el Nueva York de 1831, no llegará hasta nosotros hasta 1871-72, con la inauguración de las primeras líneas en Madrid y Barcelona respectivamente.

<sup>30</sup> Larrinaga, C.: “Raíles en San Sebastián. Trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX”, en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº. 15, dic., 2008, pp. 76-110.

Bilbao se suma en 1876<sup>31</sup> y San Sebastián en 1887. Sin escala intermedia en la etapa de tracción a vapor, nuestras dos capitales dan directamente el salto a la tracción eléctrica y lo hacen con especial precocidad. De hecho, Bilbao y Donostia son las primeras capitales españolas en electrificar sus líneas de tranvía, cosa que ocurre en 1896 y 1897 respectivamente.

Estas líneas ofrecen un doble servicio: urbano e interurbano. Para 1907, Bilbao cuenta con la línea urbana que une la estación de Atxuri con el Ensanche y con las interurbanas que conectan Bilbao y Santurtzi (1896) por una parte, y Bilbao-Lemoa-Zeanuri y Durango, por otra (1900), ésta última en directa competencia con el *Ferrocarril Central Vizcaíno*). En San Sebastián, la electrificación de las viejas líneas de tracción animal va a impulsar y agilizar las comunicaciones entre la capital y el puerto de Pasaia, con prolongación hasta Errenteria (1897), y entre la Estación del Norte y distintos barrios de la propia capital: Amara, Centro y Venta Berri (1903), Igeldo (1912) y Gros (1915).

Se trata, como puede verse, de un capítulo nada accidental y que ha de ser tomado en consideración a la hora de validar, incluso reforzar, las conclusiones anteriores.

#### IV- MODERNIZACIÓN, FERROCARRIL Y CAPITAL HUMANO

¿Cuál es, en definitiva, el papel que desempeña esta triple compleja trama de conexiones (crecimiento demográfico <-> proceso urbano <-> desarrollo ferroviario) en la formación del capital humano? Trataremos de responder a esta cuestión centrandolo en el análisis en la muestra compuesta por aquellas poblaciones en las que se produce la conjunción de los tres factores estudiados hasta aquí: elevado crecimiento demográfico, alta densidad urbana y conexión directa con cualquiera de los trazados ferroviarios descritos (Tabla IX). Lo haremos siguiendo un proceso doble. Partiremos del análisis de cada una de las tres dinámicas de modernización vasca: relativamente temprana y fuertemente centralizada, aunque con voluntad expansiva, la vizcaína; más tardía, triangular, dispersa, pero tendente a una articulación final, la guipuzcoana; y remisa, extremadamente localizada y sujeta a otras obediencias, la alavesa. Una vez dentro de cada una de estas dinámicas, en un segundo momento, tomaremos en consideración la organización comarcal que caracteriza respectivamente a cada una de ellas.

---

<sup>31</sup> Novo, P.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercados y ordenación del territorio*, Bilbao, 1995, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Leioa (Tesis doctoral inédita).

TABLA IX  
Proceso urbanizador, ejes ferroviarios y núcleos de expansión (muestra). El País Vasco, 1877-1930<sup>32</sup>

	ÁLAVA/ARABA		BIZKAIA		GIPUZKOA.	
	Núcleos Urbanos	Nº Líneas Férreas	Núcleos Urbanos	Nº Líneas Férreas	Núcleos Urbanos	Nº Líneas Férreas
1877-1930 (32 pobl.)	VITORIA/ GASTEIZ	3	* BILBAO	6	* DONOSTIALDEA.	
			* MARG. IZDA		Hernani	1
			Barakaldo	4	Donostia	3
			Sestao	3	Pasaia	2
			Portugalete	1	Errenteria	2
			Santurtzi	1	Irún	3
			Ortuella	1	* VALLE DEBA	
			*MARG. DCHA		Elgoibar	1
			Erandio	2	Eibar	3
			Leioa	1	Bergara	2
			Getxo	2	Oñati	1
			- Mungia	1	Arrasate-Mondragón	1
			* CAB. ESTUARIO		* VALLE ORIA	
			Basauri	1	Zumarraga	2
			Galdakao	1	Beasain	1
* EJE ESTE		Ordiza-Villafranca	1			
Durango	3	Tolosa	1			
- Gernika	1	*VALLE UROLA				
- Bermeo	1	Azkoitia	1			
		Azpeitia	1			

FUENTE: elaboración propia

#### IV.1.- La formación de capital humano, ¿tres modelos provinciales?

Los datos reflejados en la Tabla X y Gráfico 3 expresan con claridad la evolución que experimenta la alfabetización en castellano en los tres territorios vascos entre 1877 y 1930.

TABLA X  
Evolución de la alfabetización en el País Vasco, 1877-1930 ( $\geq 10$  años)

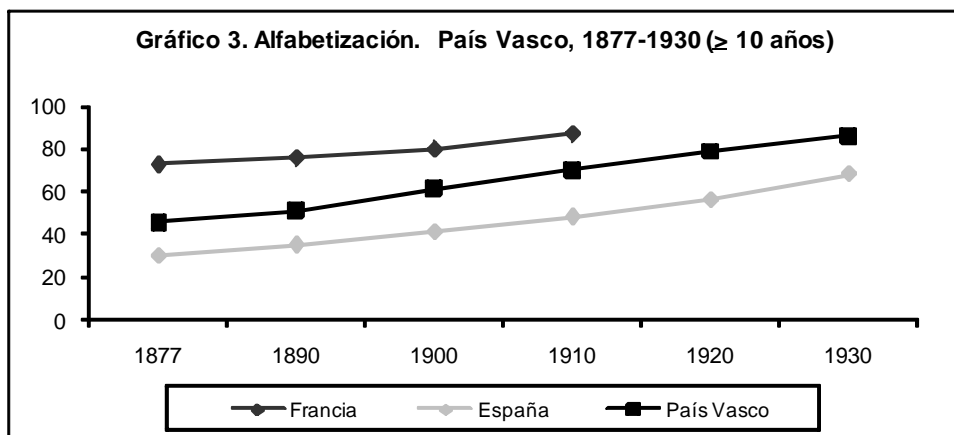
AÑO DEL CENSO	ÁLAVA/ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA	PAÍS VASCO	ESPAÑA
1877	56,4	45,6	35,8	45,6	30,0
1887	66,0	51,7	43,5	51,0	40,0
1900	73,7	62,4	53,7	61,2	47,0
1910	75,1	71,0	64,4	70,0	50,0
1920	83,5	79,4	75,4	79,0	56,0
1930	89,2	86,0	86,2	86,0	68,0

FUENTE: Elaboración propia sobre Censos.

Para entre 1877 y 1887, el País Vasco en general y las tres provincias en particular superan ese que los especialistas consideran como *primer umbral* de alfabetización (40% de población  $\geq$  de 10 años alfabetizada) y que, en opinión de algunos de los más relevantes, garantiza la posibilidad de un crecimiento moderno mantenido (Bowman, M. J. y Anderson, C. A.)<sup>33</sup>. Para 1920, todas ellas han sobrepasado holgadamente el *segundo umbral* ( $\geq 70\%$ ) alcanzado, para 1930, la que se puede entender como alfabetización universal ( $\geq 80\%$ ).

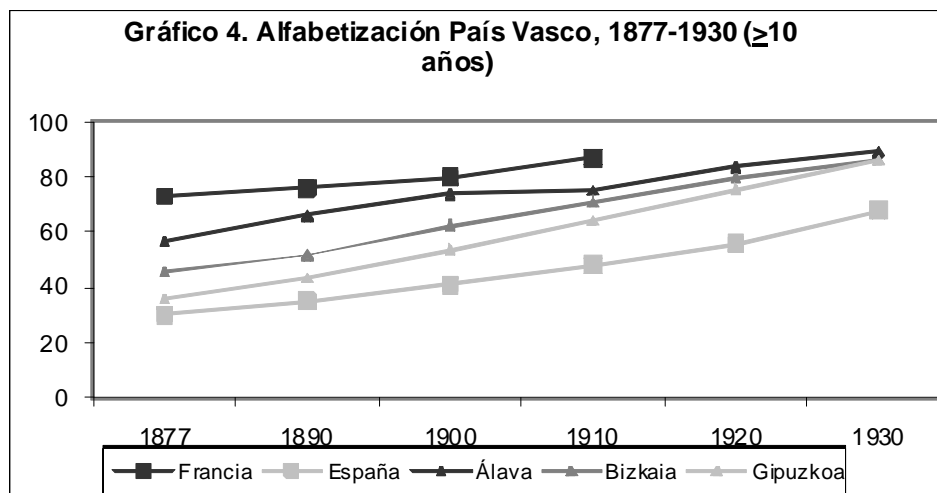
<sup>32</sup> No se incluyen las líneas de tranvía.

<sup>33</sup> Bowman, M. J. y Anderson, C. A.: "Concerning the role of education in development", *Op. cit.*



FUENTE: Elaboración propia sobre censos

El salto es realmente significativo y habla a las claras del proceso de modernización que experimenta durante estos años el País Vasco, lo que queda más en evidencia si se comparan estas tasas con las medias españolas.



FUENTE: Elaboración propia sobre censos

Sin embargo, el comportamiento de cada uno de los Territorios marca especificidades importantes que cuadran, al menos en dos de los casos, con lo que se ha venido adelantando por otras vías. En los cortes temporales de 1877 y 1900, las tasas vizcaínas marcan una distancia de en torno al 10% sobre las guipuzcoanas aunque, y también en este caso, ese desfase se va a ver recortado paulatinamente hasta la práctica equiparación de 1930. Si en todo, también en esto de la alfabetización Bizkaia tiene un comportamiento más precoz, aunque, a medida que avanza el primer tercio del siglo XX y de acuerdo con su dinámica peculiar, Gipuzkoa acelera su ritmo hasta igualar las cotas vizcaínas...y las alavesas.

Y volvemos sobre el caso alavés. Porque la cuadratura que parecía ofrecer hasta aquí nuestro calendario de coincidencias en lo que hace referencia a los distintos planos del proceso de modernización parece resquebrajarse significativamente en este caso. Sus elevadas tasas de alfabetización no parecen casar con el limitado nivel de crecimiento demográfico y de desarrollo urbano, ni siquiera con el ferroviario. Y, sin embargo, ahí están, marcando, no solo las cotas de alfabetización más elevadas de todo el País Vasco, sino, y justo después de Madrid, las más elevadas de España. Ni siquiera la macrocefalia de su capital ayuda a comprender una situación educativa –no sabemos si definirla provisionalmente como sorprendente – que afecta a la práctica totalidad de las comarcas del territorio alavés. El reto analítico que plantea no es menor. Volveremos inmediatamente a él.

Si descendemos al nivel de las capitales provinciales, el panorama se hace más diáfano. No cabe la menor duda; son las capitales, las ciudades más habitadas, las de carácter más urbano y las mejor comunicadas, las que poseen los índices de alfabetización más elevados.

TABLA XI  
Evolución de la alfabetización. Capitales del País Vasco, 1877-1930 ( $\geq 10$  años)

AÑO DEL CENSO	VITORIA-GASTEIZ	BILBAO	DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN	PAÍS VASCO	ESPAÑA
1877	68,0	62,0	52,0	45,6	30,0
1887	74,1	62,2	57,0	51,0	40,0
1900	81,2	76,8	72,0	61,2	47,0
1910	84,1	85,3	80,8	70,0	50,0
1920	88,5	89,4	89,2	79,0	56,0
1930	90,5	90,0	90,2	86,0	68,0

FUENTE: Elaboración propia sobre Censos.

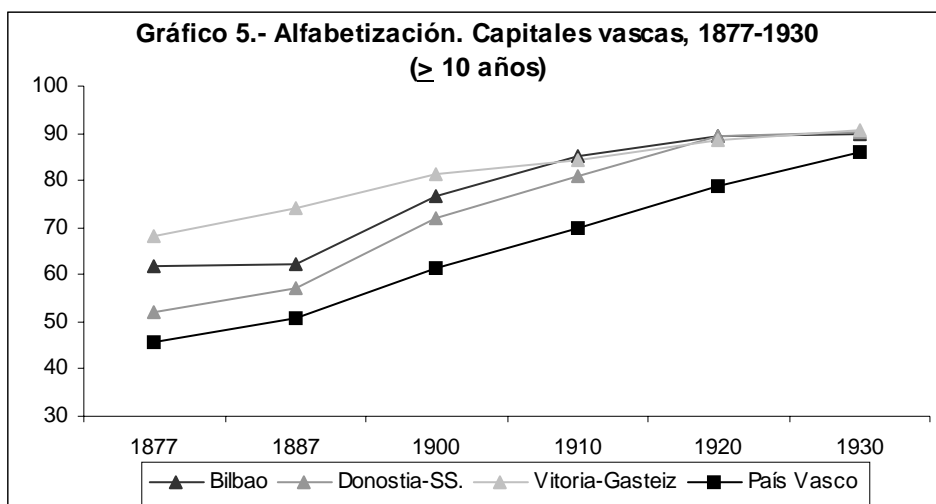
Si, en 1877, las tres capitales han superado ya el primer umbral de alfabetización, para 1900 han sobrepasado el segundo (70%), para alcanzar la alfabetización universal en 1930. En ese momento, las tres se sitúan entre las cinco capitales españolas más alfabetizadas. Es verdad que, en este caso, la primacía de Vitoria-Gasteiz es bastante más matizada y de menor recorrido temporal, ya que tan solo se mantiene hasta 1910, momento a partir del cual las tres capitales marchan de la mano. Pero no nos engañemos; el reto que presentaba el caso alavés no queda resuelto. Álava, en general, y Vitoria, en particular, mantienen abierta la cuestión. ¿Qué cabe decir a este respecto?

Quizás podamos decir que nos hallamos ante el caso más extremo, por alfabetizado, de un modelo socioeducativo de larga trayectoria temporal y que podríamos calificar como “vascongado”, cantábrico o de Meseta Norte<sup>34</sup>. No en vano y con la excepción de Madrid, a mediados del siglo XIX las provincias de este amplio entorno son las más alfabetizadas de toda España<sup>35</sup>. Pero en los momentos iniciales de nuestro recorrido temporal (1860-1877), “País Vascongado”, Cantábrico o Meseta Norte apenas si dicen todavía relación fundada con la modernización industrial y urbana. Su nivel relativo de alfabetización parece traer, por el contrario, otras resonancias; habla de viejos hábitos, de vínculos seculares, de otras posibles “capacidades aprendidas”<sup>36</sup>: las de los pequeños hidalgos segundones (“castellanos”) que, mientras estaba vigente el Antiguo Régimen, encontraron una salida ventajosa a su situación de “exclusión hereditaria” en tres instancias privilegiadas de la Corona, tanto en la metrópoli como en las colonias: Administración, Iglesia y Ejército o en el sueño generalizado de quienes parten más allá del Océano con el propósito de, sencillamente, “hacer las Indias”. Es una vieja herencia, ya periclitada a estas alturas del siglo XIX, pero que ha dejado en estas tierras un rastro y unos hábitos tan visibles como las *Casas de Indianos* (“*Indiano-etxeak*”) que todavía contemplamos, cuando menos, desde Navarra hasta Asturias.

<sup>34</sup> González Portilla, M. et alii: “‘Leer y escribir’: desarrollo y modernización social”, *Op. cit.*, pp. 337-341.

<sup>35</sup> Núñez, C. E.: *La fuente de la riqueza. Educación y desarrollo económico en la España Contemporánea*. Madrid, Alianza Editorial, 1992.

<sup>36</sup> La reflexión sobre las claves de la innovación social otorga gran importancia a estos contextos históricos a la hora de tratar de comprender cuáles pueden ser las razones que explican el arraigo de los procesos modernizadores en unos contextos y no en otros. Se pueden consultar a este respecto Bourdieu, P.: *Sociedad y Cultura*. Grijalbo. México 1984; *Razones Prácticas: sobre la teoría de la acción*. Anagrama. Barcelona. 1997; Bassalla, G.: *The Evolution of Technology*. Cambridge University Press, 1988; Mcneill, J. R. y W. H.: *Las redes humanas. Una historia global del mundo*. Crítica. Barcelona, 2004; Christian, D.: *Mapas del Tiempo*. Crítica. Barcelona. 2005; Edgerton, D.: *Innovación y Tradición*. Crítica. Barcelona. 2005; o Gurrutxaga, A. y Echeverría, J.: *La luz de la luciérnaga. Diálogos de innovación social*, Madrid, Plaza y Valdés editores, 2012.



FUENTE: elaboración propia sobre Censos

La apuesta por la formación en “primeras letras y números” (“*saber leer, escribir y contar*”) es la traducción calculada de una necesidad, de una urgencia convertida en virtud, en norma. Es el resultado de una estrategia, de un cálculo de oportunidad, tanto económico como social. Que, durante el Antiguo Régimen, las provincias vascas, con un elevado porcentaje de pequeños hidalgos, hayan optado por “formar” a los segundones que van a ser “expulsados” del solar paterno no resulta difícil de comprender. Y estos hábitos, socialmente impuestos y profundamente interiorizados, se heredan. En la segunda mitad del siglo XVIII, la Real Sociedad Bascongada de los Amigos de País (1765) eleva este convencimiento a principio de funcionamiento de los tres territorios y lo aplica a los hijos de sus elites. No puede entenderse de otro modo la fundación del *Real Seminario Patriótico de Vergara*.

Pasado el tiempo y alteradas las circunstancias, se sigue pensando del mismo modo: la formación es rentable, económica y socialmente. Y nos topamos con 1877. Con el final de la última Guerra Carlista y el despegue de la sociedad industrial, la sociedad vasca entiende que alfabetizarse sigue siendo rentable. Es más; cree que es imprescindible. Lo creen los próceres de la sociedad: el alavés Becerro de Bengoa<sup>37</sup>, los redactores del “Proyecto de Reforma” educativa de Bilbao de 1882<sup>38</sup>, “seminaristas” de Vergara como Pablo de Alzola o Evaristo Churrua, Viteri y otros muchos. Y lo creen y ponen en práctica un número aceleradamente creciente de las familias, primero las urbanas y, más tarde, las campesinas.

En este contexto, Álava cuenta con una “ventaja relativa” respecto de sus dos provincias hermanas: a mediados del siglo XIX, el porcentaje de vascohablantes alaveses es notablemente inferior y está limitado a unas pequeñas y contadas comarcas geográficamente marginales. Los “aprendices de primeras letras” alaveses no “tropiezan” con la “distancia lingüística”<sup>39</sup> a la que ha de hacer frente una parte muy importante de los vizcaínos y la casi totalidad de los guipuzcoanos. Nos referimos a la que se marca entre su lengua materna y de comunicación habitual, el *euskara*, y la lengua en la que tratan de alfabetizarse, el castellano. Es un “obstáculo” que no afecta con esa intensidad a la mayor parte de los habitantes (bilingües) de sus respectivas capitales, las ciudades mercantiles de Bilbao y Donostia-S.S.<sup>40</sup>

Pero basta medio siglo (el que transcurre desde 1877 y 1930) para que la práctica totalidad de la sociedad vasca interiorice estas pautas y las ponga en práctica. Lo hace por convencimiento, pero lo hace

<sup>37</sup> Capellán de Miguel, G. (ed.): *Ricardo Becerro de Bengoa y la enseñanza en el siglo XX*, Bilbao, Servicio de Ediciones y Publicaciones, UPV-EHU, 2008.

<sup>38</sup> Ruiz de Loizaga, M.: *Primeras Letras: “Revolución...”, Op. cit.*

<sup>39</sup> Sabemos que esto ocurre, durante periodos más largos, en contextos de lengua catalana o gallega. (Ciber Costa, J. C.: “Capital humano y desarrollo económico, una compleja relación”, en *Estudios de Economía Aplicada*, vol. 26-3, 2008, 10-12.

<sup>40</sup> Dávila Balsera, P. (ed.) *Lengua, escuela y cultura. El proceso de alfabetización en Euskal Herria, siglos XIX y XX*, Bilbao, UPV-EHU, 1995; Dávila Balsera, P. y Eizaguirre Sagardia, A.: “Alfabetización y euskaldunización en Euskal Herria” en Escolano, A. (ed.): *Leer y escribir en España. Doscientos años de alfabetización*, Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1992, págs. 187-211; Ostolaza Esnal, M.: *Entre religión y modernidad. Los colegios de las congregaciones religiosas en la construcción de la sociedad guipuzcoana contemporánea*, Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 2000; Zabalza Seguin, A.: “‘En lengua vulgar, que es la vascongada’. Educación masculina y femenina en la Navarra moderna”, en *Vasconia*, 35, 2006, pp. 63-76,



también forzada por elites e instituciones. Para 1930, la alfabetización universal ( $\geq 80\%$  de alfabetizados) cubre la totalidad del país y Bizkaia y Gipuzkoa alcanzan a Álava, situándose entre las provincias punteras de España. Lo ha hecho posible un nada novedoso cálculo de oportunidad. Es la suma de viejos estilos y de nuevas expectativas que, ahora, se aplican, no a los que se disponen a marchar, sino a quienes buscan un encaje adecuado en la nueva sociedad que está emergiendo. Así también lo entenderán quienes lleguen de las provincias del entorno castellano leonés y cántabro<sup>41</sup>.

No resultaría difícil defender el papel que el ferrocarril ha desempeñado en la universalización del proceso de alfabetización del País Vasco. Pero no podríamos evitar que sonara a precipitado y apriorístico. Y, lo que es peor, quedarían sin explicar debidamente los entresijos internos de un proceso seguramente más rico y complejo de lo que aparenta. Entremos, por tanto, en un análisis y hagámoslo atentos a las diferencias comarcales y locales que marca la presencia del ferrocarril.

#### **IV.2.- Ferrocarril, comarcalización y formación de capital humano.**

Comenzaremos por el caso guipuzcoano en el que parece manifestarse con mayor claridad la cuadratura entre los distintos planos. Seguiremos con el caso vizcaíno. En él, la realidad comarcal introduce matices sociales y culturales de indudable interés. Finalmente atenderemos al caso alavés, que no hará sino enriquecer el esquema interpretativo de una modernización vasca que, lejos de limitarse a repetir un diseño único, se abre en un abanico de dinámicas tan interesante en su diversidad como atrayente desde el punto de vista de los retos conceptuales e interpretativos sobre la modernización. Una vez más, un país de tan reducidas dimensiones vuelve a ofrecerse como interesante laboratorio de análisis de los fenómenos sociales.

##### **IV.2.1.- La “regularidad” guipuzcoana: un cumplimiento peculiar.**

Hablamos de “regularidad” guipuzcoana, pero conviene entender en su debida medida el valor epistemológico de las “regularidades”. Existen regularidades más aparentes, más visibles; aquellas en las que la relación entre las distintas variables parece percibirse a primera vista. Y no cabe duda de que las explicaciones que no exigen un excesivo esfuerzo reflexivo tienen su tractivo. Inconscientemente, tendemos a otorgar una mayor credibilidad a aquellos sistemas interpretativos que nos ofrecen una más rápida captación de los vínculos existentes entre las distintas variables que tratamos de comprender. La simplicidad nos atrae y, sin embargo, no es precisamente la de la simplicidad la norma que regula los fenómenos sociales.

Pero lo cierto es que, afortunadamente o no, el caso guipuzcoano se nos presenta como más diáfano. Si atendemos a la distribución comarcal de las tasas de alfabetización de su población igual o mayor de 10 años y tomamos en consideración los diseños comarcales deducidos de su evolución demográfica y urbana, observamos inmediatamente que, una vez más –y ya es la tercera- se repite una regularidad que termina por imponerse con rotundidad. También desde el punto de vista de su proceso alfabetizador, la Gipuzkoa de la modernización contemporánea comienza a construirse desde un triple eje descentralizado y distante: Donostialdea (Donostia-S.S. e Irún), Valle del Deba (Eibar) y Valle del Oria (Tolosa). Para 1877, momento de partida de nuestro estudio, las “ciudades” que forman el embrión de estos tres ejes han superado el primer umbral de la alfabetización ( $\geq 40\%$ ), superan holgadamente la media provincial y rondan o superan la media del País Vasco. Pues bien; con la excepción de Eibar, el resto de las poblaciones se encuentra situado en el trazado de la única vía ferroviaria existente en la Gipuzkoa del momento: el *Ferrocarril del Norte*.

<sup>41</sup> García Abad, R.: *Historias de emigración. Factores de Expulsión ...*, Op. Cit., pp. 385-398.

TABLA XII  
Alfabetización ( $\geq 10$  años) y presencia ferroviaria. La “regularidad” guipuzcoana,  
1877-1930

Comarcas y poblaciones <sup>42</sup>	1877	1900	1930
* DONOSTIALDEA			
- Hernani			80,0
- Donostia	52,0	72,0	92,0
- Pasaia			82,0
- Errenteria			72,0
- Irún	42,0	64,7	92,0
* VALLE DEL DEBA			
- Elgoibar			81,0
- Eibar	48,0	67,5	93,4
- Bergara	37,0	56,0	86,0
- Oñati	35,0	40,0	82,0
- Arrasate-Mondragón			81,0
* VALLE DEL ORIA			
- Zumarraga			75,0
- Beasain			82,0
- Ordizia			89,0
- Tolosa	48,0	55,4	86,7
* VALLE DEL UROLA			
- Azpeitia	24,0	34,0	80,0
- Azkoitia		44,0	84,0
* GIPUZKOA	35,8	53,7	86,2
* PAÍS VASCO	45,6	61,2	86,0

FUENTE: elaboración propia a partir de los Censos.

Es prácticamente la misma dinámica comarcal que se mantiene hasta 1900. Dentro del crecimiento general que experimenta la provincia (crece su demografía y crecen lentamente la mayor parte de sus poblaciones) crecen también sus tasas de alfabetización, pero apenas si varía el número y la localización comarcal de sus ciudades más alfabetizadas. Ninguna señal que apunte hacia el afloramiento de nuevos ejes comarcales. Curiosamente, durante este cuarto de siglo y contrariamente a lo que ocurre en Bizkaia, el trazado ferroviario guipuzcoano no ha cambiado un ápice.

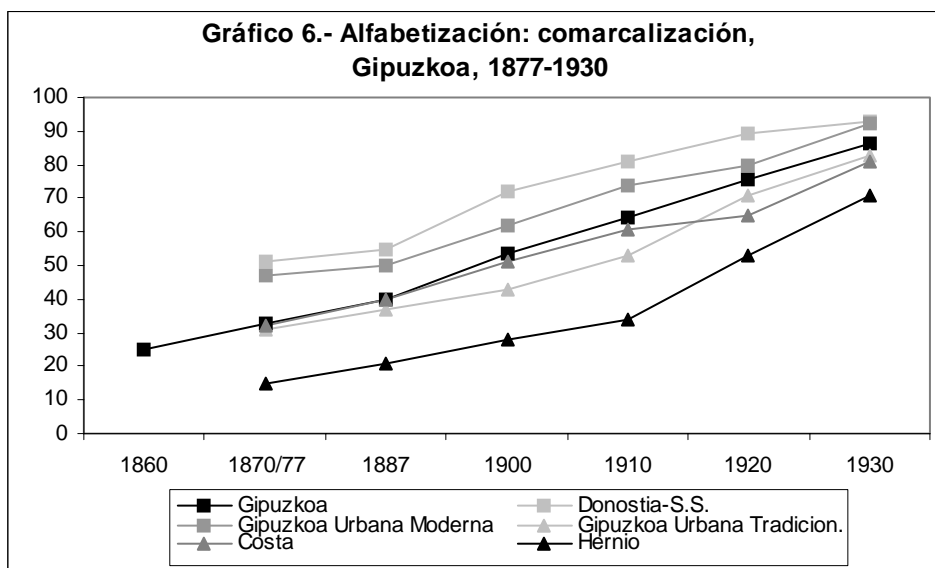
El gran salto se produce a partir de 1901. Sabemos, que para 1930, Gipuzkoa alcanza las elevadas cotas alfabetizadoras vizcaínas, con lo que, junto con Bizkaia, se pone a la cabeza del desarrollo modernizador vasco. Sabemos que acelera el ritmo de crecimiento de su población y que ya no son siete u ocho sus núcleos “urbanos” (> 5.000 habitantes), sino que su número se eleva a 16, uno menos que en Bizkaia. Paralelamente, para este momento, la alfabetización universal ( $\geq 80\%$ ) se ha extendido prácticamente por toda la provincia.

Ya en un plano de desagregación comarcal, se mantienen con fuerza los tres ejes modernizadores a los que venimos haciendo referencia; incluso se refuerzan. Lo hace la comarca de Donostialdea con la presencia añadida de poblaciones como Hernani y Pasaia. Lo hace el Valle del Deba: Elgoibar, Bergara, Oñati y Arrasate respaldan el papel de Eibar. Y lo hace, finalmente, el Valle Alto y Medio del Oria con Beasain de la mano de Tolosa. En Zumárraga/Beasain se da la mano el Valle del Deba con los del Urola y del Oria. En Hernani lo hace el Valle del Oria con Donostialdea. Y Azpeitia y Azkoitia recobran para Gipuzkoa el protagonismo de un valle del Urola que, en los anteriores cincuenta años, había ido ocupando un lugar cada vez más secundario.

La Gipuzkoa descentralizada de los tres ejes tiende a converger en una red articulada, en un proyecto cada vez más tupido, interdependiente y geográficamente homogéneo. Cada uno de los tres ejes generadores de la Gipuzkoa modernizadora se expande a partir de sí mismo sin apenas dependencia jerárquica del resto y, desde esa expansión en paralelo, ha termina por confluir en un modelo multifocal. Lo dicen la demografía y la

<sup>42</sup> La poblaciones respectivas se van tomando en consideración a partir del momento (corte censal) en el que ya se consideran como “urbanas” (> de 5.000 habitantes)

expansión de su red urbana; pero lo dice, y con rotundidad, la distribución comarcal homogénea del capital humano que la habita. Y es difícil pensar que ello sea debido a la casualidad.



FUENTE: Elaboración propia a partir de los censos.

Este proceso de expansión convergente se produce paralelamente al desarrollo y expansión que, durante estos treinta años (1901-1926), experimenta la red ferroviaria guipuzcoana de vía estrecha. No nos atreveremos a afirmar que éste sea “LA” causa determinante del éxito que el peculiar proceso modernizador guipuzcoano experimenta durante el primer tercio del siglo XX. Sí se puede mantener, por el contrario, que allá donde se hace presente el ferrocarril y precisamente cuando se hace presente, es donde y cuando se acelera e intensifica el proceso modernizador, incluidas las cotas de alfabetización.

No hará falta recordar que todo este complejo y concatenado proceso de modernización homogeneizadora se refiere a la Gipuzkoa urbana. La rural se suma a ella, pero lo hace con notable retraso y a un ritmo mucho más lento. Su alejamiento físico y socio-demográfico tiene un reflejo rotundo en su paralelo retraso alfabetizador. El Gráfico 6 no puede ser más expresivo. La distancia alfabetizadora que separa a la Gipuzkoa Urbana Moderna, con Donostia-S.S., a la cabeza, de la Gipuzkoa más rural, la del “Ernio”, es más que evidente<sup>43</sup>. Lo es en el punto de partida del recorrido temporal y lo es al final del mismo. Es verdad que una y otra evolucionan positivamente y que, entre 1877 y 1930, la distancia que las separa se reduce prácticamente en un tercio. Es evidente que la presencia de dos factores, el urbanizador y el ferroviario, es determinante. Nada se diga de ese otro factor, latentemente presente en este trabajo, que conecta con la modernización industrial.

#### IV.2.2.- Bizkaia: la plasmación jerarquizada de una supuesta lógica.

El caso vizcaíno presenta un perfil distinto, menos lineal, y, precisamente por ello, cuando menos tan atractivo y sugerente. También desde el punto de vista de la alfabetización el “modelo vizcaíno” se nos manifiesta como más precoz que el guipuzcoano. Para 1900, una parte importante de las poblaciones incluidas en la Tabla XIII se sitúa a la altura de las cotas medias del País Vasco y muy por delante de las comarcas rurales alejadas en el espacio y ajenas al ferrocarril. Como sabemos, para ese momento, las redes urbana y ferroviaria vizcaínas han experimentado un notable desarrollo. Y este proceso y diseño se mantienen, con la mejora correspondiente en 1930, pero esta vez ya sin los tintes de precocidad anteriores. Todo dentro de la dinámica modernizadora que venimos constatando.

Sin embargo, un análisis más detenido de los datos de la Tabla exige superar este primer análisis de carácter más plano y atender a una serie de precisiones cercanas al acontecer de una sociedad que, al tiempo que se moderniza, hace más complejos sus comportamientos sociales y comarcales. La primera de esas precisiones hace referencia a la propia cronología y a la intensidad homogeneizadora del proceso. El salto y la universalización que experimentan las pautas de alfabetización en Bizkaia desde 1877 a 1930 resultan

<sup>43</sup> González Portilla, M. et alii: “ ‘Leer y escribir’: desarrollo y modernización social”, *Op. cit.*, pp. 330-331.

evidentes, pero conviene poner de relieve un matiz que parece adelantar determinada especificidad del proceso modernizador vizcaíno frente al guipuzcoano. Por lo que respecta a sus respectivos contextos urbanos, este proceso, con ser más precoz, es sin embargo, ligeramente más contenido en el caso vizcaíno que en el guipuzcoano, sobre todo entre 1900 y 1930. Dicho de otro modo; para 1930 los núcleos urbanos guipuzcoanos presentan una cara alfabetizadora ligeramente, tan solo ligeramente, más amable que los vizcaínos.

La segunda precisión –esta quizás más relevante- tiene que ver con el diseño centralizado y jerarquizado del caso vizcaíno. En cualquiera de los tres cortes temporales, en términos generales y como media, el entorno de la Ría, con Bilbao a la cabeza, concentra la mayor parte de las tasas de alfabetización más elevadas del Señorío. Ocurre esto en el punto de partida de nuestro recorrido temporal (1877), lo hace en 1900 y se repite en 1930. Pero no es “LA RÍA” en su conjunto la que protagoniza homogéneamente ese papel. En realidad, el mapa alfabetizador de Bizkaia muestra una imagen claramente estratificada.

TABLA XIII  
Alfabetización y presencia ferroviaria. La “plasmación jerarquizada” del caso vizcaíno,  
1877-1900

Comarcas y poblaciones	1877	1900	1930
* RÍA - BILBAO	61,0	76,8	90,0
* RÍA MARGEN IZQUIERDA			
- Barakaldo	41,0	58,3	84,6
- Sestao	28,7	59,7	83,1
- Portugalete	62,6	73,0	86,6
- Santurtzi	41,0	62,3	77,6
- Ortuella	41,0	62,3	76,4
* RÍA MARGEN DERECHA			
- Erandio	27,0	52,4	69,9
- Leioa	29,5	44,8	75,2
- Getxo	42,0	66,0	88,3
➤ Mungia	29,0	41,3	75,9
* RÍA CABECERA ESTUARIO			
- Basauri	30,5	53,7	77,3
- Galdakao	27,4	43,2	76,8
* EJE ESTE			
- Durango	62,4	71,9	85,3
➤ Gernika	58,0	70,0	94,5
➤ Bermeo	29,0	45,0	76,8
* BIZKAIA	43,0	62,4	86,0
* PAÍS VASCO	45,6	61,2	86,0

FUENTE: elaboración propia a partir de los Censos.

En términos generales, la Ría impulsa ese avance al ritmo que lo hace el desarrollo de sus trazados ferroviarios. Lejos de suponer un obstáculo al proceso de formación del capital humano, el ferrocarril actúa como red de contacto y de transmisión de los “nuevos aires” que trae la alfabetización, pero actúa, al mismo tiempo, como instrumento en la jerarquización social de los espacios “urbanos”. Contrariamente a lo que ocurría en Gipuzkoa, en Bizkaia este avance en la modernización del capital humano jerarquiza su diseño y, al parecer, el ferrocarril lo facilita, incluso dentro de la misma Ría.

En cualquiera de los tres cortes temporales, Bilbao y la Margen Izquierda marcan su primacía mientras que la Margen Derecha y la cabecera del estuario permanecen, por lo general, en un segundo plano. Pero ocurre algo más llamativo: esa estratificación se deja sentir dentro, incluso, de la misma Margen Izquierda. Bilbao y Portugalete marcan su primacía, mientras que Barakaldo y Sestao luchan por ocupar un segundo plano, cosa que logran para 1930, relegando, con el tiempo, a una esfera ligeramente inferior a Santurtzi y Ortuella.

La tercera precisión tiene que ver con la aparición “inesperada”, temprana y mantenida de determinadas comarcas en los primeros puestos del listado alfabético. Si se observa el panorama vizcaíno en su conjunto, se constata que, más allá de los núcleos “urbanos” más importantes a los que nos hemos venido refiriendo hasta aquí, que giran en el entorno más o menos próximo de la Ría y que están vinculados a la presencia ferroviaria, asoman en el mapa vizcaíno de la alfabetización más avanzada otras comarcas. Nos referimos a la de las Encartaciones y a la de Urdaibai (Ría de Gernika).

Las relativamente elevadas cotas que alcanzan las Encartaciones pueden tener una explicación paralela a la que manejamos en el caso alavés: la relacionada con la vigencia del modelo socio-educativo “vascongado” y con el carácter castellanohablante de su población. No es éste, sin embargo, el esquema aplicable a lo que ocurre en muchas de las poblaciones de la comarca de Urdaibai. En este caso, la propuesta explicativa exige recurrir a factores distintos. Nos hallamos en una zona eminentemente vasco parlante y, sin embargo, existe algún factor añadido que propicia que, en este caso, la “distancia lingüística” no sea obstáculo para una pronta y relativamente intensa alfabetización en castellano. Ese factor adicional tiene que ver con determinadas expectativas vividas por los habitantes de la comarca; hablamos de expectativas de mejora, de apertura. Y se nos ocurre que esas expectativas están vinculadas con el mar, con la navegación. Se trata, en todo caso, de una hipótesis que habrá que probar en contextos similares. Nos estamos refiriendo, no tanto a pescadores, sino a marinos.

Pero no son solo determinadas comarcas las que nos fuerzan a formular esquemas interpretativos complementarios. Existen también determinadas poblaciones que escapan al esquema general. Nos estamos refiriendo básicamente a Durango, Getxo y Gernika; incluso Orduña y Elorrio. Podría entrar, incluso, en este listado la villa de Portugalete. En principio, sería fácil atribuirlo a la presencia paralela del ferrocarril en esas localidades. La línea ferroviaria se hace realidad en ellas en 1863 (Orduña), 1882 (Durango), 1887 (Getxo), 1888 (Gernika y Portugalete) y 1905 (Elorrio). Pero, para 1877, antes de que el ferrocarril hubiera llegado a estas localidades, prácticamente todas ellas contaban ya con tasas de alfabetización entre notables y sobresalientes. Es verdad que la presencia del ferrocarril y la paralela de la industria y de los servicios reforzará después esta imagen renovada. No podemos olvidar, por ejemplo, que, a partir de 1882, Durango se convierte en núcleo ferroviario central en el eje de expansivo de la Ría hacia el este vizcaíno y hacia Gipuzkoa. Pero la explicación no es suficiente.

El pasado cuenta, cuenta la historia de cada una de las poblaciones y lo hace, en esa línea, la tradición ilustrada de algunas con peso en el pasado reciente de la sociedad tradicional de finales del Antiguo Régimen. Lo detectamos, en alguna medida, en los casos guipuzcoanos de Tolosa, Bergara y Oñati, y lo volvemos a hacer aquí, entre otros, en los casos que acabamos de señalar. La herencia pesa y los hábitos educativos del pasado reciente actúan como acicate ante los retos de la nueva economía y de la nueva sociedad. La mayor implicación en el proceso industrializador-urbanizador-ferroviario aporta una indiscutible dinamicidad en aquellas comarcas en las que se asienta con fuerza, pero ello no significa, ni que sea el único factor, ni que las viejas herencias no mantengan su tono, incluso si este triple proceso modernizador tarda en materializarse.

#### ***IV.2.3.- Álava: la pervivencia de las viejas lógicas***

El caso alavés presenta un panorama específico y llamativo. Lo es, en primer lugar, por lo realmente elevado de sus tasas de alfabetización, tanto en el punto de partida cronológico de nuestro estudio como en su fase final. Lo es, en segundo término, porque esas elevadas tasas parecen extenderse con una cierta regularidad por todo lo largo y ancho de su territorio. Así parece darlo a entender la distribución comarcal de las poblaciones con niveles medios y elevados de alfabetización. Éstas últimas se encuentran localizadas en tres de las seis comarcas de la provincia: Llanada, Valles Alaveses, Rioja Alavesa. Por su parte, las poblaciones de la comarca de la Montaña Alavesa se mueven en los niveles medios provinciales. Escapan de esta norma tan solo dos comarcas (la de las Estribaciones de Gorbea y la Cantábrica Alavesa), la parte más reducida del territorio alavés, tanto por su extensión geográfica como por su peso demográfico. Y, si es cierto que el avance que experimenta el proceso alfabetizador entre 1877 y 1930 aproxima a todas las comarcas acortando las diferencias iniciales, lo es también que esa distribución dual se mantiene, de algún modo, a lo largo de estos más de sesenta años.

A la hora de tratar de dar con posibles regularidades, podría valer la hipótesis que apunta hacia la presencia de lo “urbano” como factor explicativo, pero el argumento se manifiesta insuficiente. Las poblaciones menos “urbanas” de aquellas cuatro primeras comarcas arrojan también tasas relativamente elevadas de alfabetización. Y, en este caso, tampoco el argumento de la presencia ferroviaria aclara las cosas. Contamos con la presencia física del ferrocarril en la comarca Cantábrica Alavesa a todo lo largo y ancho del

período que nos ocupa y, sin embargo, su influencia en el proceso alfabetizador de la comarca se deja sentir menos de lo que cupiera esperar. Existen, sin embargo, otras comarcas –nos referimos específicamente a la Montaña Alavesa- donde la presencia ferroviaria brilla por su ausencia y ofrece, sin embargo, un panorama alfabetizador más positivo. En ambos casos, ferrocarril y alfabetización no conforman un binomio inseparable. Todo da a entender que, en este caso, la presencia, tránsito o ausencia del ferrocarril no es un elemento determinante de modernización alfabetizadora, aunque su presencia sirva, con el tiempo, de factor dinamizador.

TABLA XIV

**Alfabetización y presencia ferroviaria. Álava: la pervivencia de viejas lógicas, 1877-1900**

Comarcas y poblaciones		1877	1900	1930
* VITORIA-GASTEIZ		68,0	81,2	93,1
* MÁXIMOS				
- Elburgo-Burgelu	Llanada Alavesa (*)	61,8	74,4	99,6
- Zambrana	Valles Alaveses (*)	67,3	80,7	86,0
- Samaniego	Rioja Alavesa (*)	66,3	73,8	77,6
- Salvatierra/Agurain	Llanada Alavesa (*)	64,2	72,4	94,6
- Leza	Rioja Alavesa (*)	63,8	78,3	92,2
- Alegria-Dulantzi	Llanada Alavesa (*)	62,9	90,9	99,9
- Valdegovía	Valles Alaveses (*)	62,2	77,9	89,8
- Arzua-Ubarrundia	Llanada Alavesa (*)	61,5	77,1	91,5
- Armiñón	Valles Alaveses (*)	61,3	88,0	93,2
* MÍNIMOS				
- Aramaio	Estribaciones de Gorbea	32,6	43,9	69,4
- Okondo	Cantábrica alavesa (*)	41,7	64,0	82,4
- Ayala/Aiara	Cantábrica alavesa (*)	40,1	65,9	86,2
- Legutiano (Villarreal)	Estribaciones de Gorbea	40,1	56,2	78,4
* ARABA/ÁLAVA		56,4	73,7	89,2
* PAÍS VASCO		45,6	61,2	86,0

FUENTE: elaboración propia a partir de los Censos.

(\*) Comarcas por las que transcurren los trazados ferroviarios de vía ancha.

La precoz tradición alfabetizadora de la mayor parte de Álava es anterior e independiente de la presencia ferroviaria y responde a “razones” heredadas de un pasado que se preocupó de “formar” (“*leer, escribir y contar*”) a una población cuyas expectativas de desarrollo se encontraban en su adecuada “colocación” en las distintas instancias de la Corona castellana. La mayor parte de Álava lo hizo desde la “facilidad” de contar con el castellano como lengua vehicular habitual. Por el contrario, en aquella o aquellas comarcas donde el euskara permaneció por más tiempo como lengua materna de la mayor parte de su población, el avance alfabetizador en castellano se hizo más dificultoso. Lo ponen de manifiesto los habitantes de las Estribaciones del Gorbea, y lo hacen del mismo modo, aunque con menor intensidad, los de la Cantábrica Alavesa. De ahí que la simple llegada” o “paso” del ferrocarril por ésta última no revierta mecánicamente la situación.

Si hacemos hincapié en esta línea argumental es porque la luz que arroja nos sirve para ahondar, desde una perspectiva distinta, en la cuestión de fondo que nos viene ocupando desde el comienzo del trabajo respecto del tipo de relación que existente entre crecimiento demográfico, urbanización, industrialización, desarrollo ferroviario y capital humano (alfabetización). Los casos guipuzcoano y vizcaíno parecen haber adelantado su veredicto en sentido positivo. El caso alavés, por el contrario, abre una interesante brecha en lo que parecía el cumplimiento de lo que se entiende que es el paradigma de la modernización. Porque, si la presencia ferroviaria en el territorio alavés no explicaba mecánicamente la gradación de su panorama alfabetizador, tampoco lo hace con su proceso industrializador. Desde mediados del siglo XIX, la provincia de Álava, en su conjunto, cuenta con las tasas de alfabetización más elevadas del País Vasco –en realidad, de toda España-. Es, sin embargo y con diferencia, el territorio vasco que se suma más tardíamente a la

modernización industrial. Y curiosamente, dentro de Álava, es una de sus comarcas menos alfabetizadas –la Cantábrica Alavesa– la que antes se suma a ese proceso. Esperará hasta los años veinte-treinta del siglo XX, pero, con todo, se adelantará al resto del territorio, hecha excepción de Vitoria-Gasteiz.

## UNA REFLEXIÓN FINAL

### LA MODERNIZACIÓN, SUS FACTORES Y SUS MODELOS: DE LOS PARADIGMAS A LOS PROCESOS REALES.

El trabajo se abre con las voces de determinados literatos, ensayistas, técnicos y políticos del período que estudiamos (1877-1930). No se trata de un capricho esteticista. Sus testimonios apuntan a una amplia diversidad de planos: hablan y debaten sobre crecimiento demográfico, inmigración, expansión urbana, industrialización, desarrollo cultural y cambio de valores. Y lo hacen en torno a un eje dialéctico que, al parecer, articula todo este entramado: el ferrocarril. El objeto de su debate no se limita a una simple cuestión retórica. Concuerdan y discrepan sobre el profundo proceso de cambio que en esos momentos está viviendo la sociedad vasca. Les preocupa lo que, en la terminología de los sociólogos, economistas, historiadores o psicólogos sociales de nuestro tiempo, se ha dado en definir como el “cambio social”. Favorables u opuestos a ella, les inquieta la transformación que está experimentando la sociedad vasca de ese momento. Y esa inquietud les lleva a formular sus diagnósticos y a establecer sus valoraciones. Están, en definitiva, adelantando lo que, pasado el tiempo, va a constituir el meollo nuclear de los debates sobre la modernización, sus ámbitos, sus factores, sus protagonistas, sus ritmos y sus modelos.

El cambio que pone al mundo occidental ante el proceso modernizador que acompaña al capitalismo industrial ha dado lugar –y lo sigue haciendo– a una amplia y profunda reflexión conceptual y teórica de largo alcance. Durante mucho tiempo se ha venido defendiendo el carácter paradigmático del modelo de modernidad occidental. Entrar en la contemporaneidad, subirse al carro del mundo moderno, exigía cumplir escrupulosamente con todas y cada una de las condiciones, con todos y cada uno de los pasos que lo caracterizaban. “Estar en la modernidad” exigía “estar de un modo muy concreto”, “canónico”. Quien cumplía con los requisitos básicos y lo hacía siguiendo religiosamente las pautas establecidas, “estaba”; quien no, quedaba marginado. Al margen de precisiones de mayor calado, los ámbitos en los que se debía actuar tenían que ver con la construcción del Estado-nación, la creación de un mercado abierto y el impulso inexcusable de la industrialización. Y es aquí donde engarzaba la cadena compuesta por el crecimiento demográfico, la expansión urbana, el desarrollo de las infraestructuras o la conformación del necesario “capital humano”.

En la actualidad, son muchas las voces que ponen en tela de juicio el carácter mecánico e imperativo de la fidelidad a ese estricto modelo. Hoy se habla de “otras modernidades”, de otras manera distintas de la “occidental” de hacer frente a los retos de la modernidad más rabiosamente actual. Y esta inquietud abierta, “diversificadora”, mira al pasado tratando de encontrar en él nuevas claves que apoyen la validez de unos presupuestos más flexibles, menos sometidos al imperativo categórico de un único y exclusivo modelo de modernización y de cambio.

La estrechez espacial en la que se produce y la diversidad de su casuística hacen de la modernización vasca de entre 1877 y 1930 un escenario privilegiado. Una y otra permiten ensayar en él la mayor o menor validez de uno y otro esquema. Y, en este sentido, es verdad que se constata la existencia de una correlación positiva entre modernización industrial, por una parte, y la presencia habitual de una serie de factores que le acompañan: crecimiento demográfico, urbanización, desarrollo ferroviario y formación de capital humano. Pero este marco de correlaciones, ni es cerrado, ni se produce con la misma cadencia y orden en todos los casos, ni garantiza necesariamente el éxito final del proyecto modernizador.

No son los esquemas teóricos los que modernizan; mucho menos su copia mimética. Son las prácticas modernizadoras las que lo hacen. Y la única manera de llevarlo a cabo es atendiendo a las posibilidades y capacidades que ofrece en el medio concreto en que trata de producirse el ensayo modernizador. Y no se trata simplemente de posibilidades materiales. Es preciso contar, además, activamente con ese amplio fondo que ofrecen las capacidades inmateriales adquiridas en el pasado: una herencia cultural que habla del valor del esfuerzo, de la capacidad de riesgo o del hábito-necesidad de apertura a otros horizontes (“cultura pequeño-hidalga”), una herencia abierta a la diversidad económica (desarrollo secular de habilidades vinculadas a los sectores artesanales y mercantiles), a la complejidad sociopolítica y cultural (convivencia entre mundo urbano y mundo rural), una herencia abierta a la interacción entre distintos.

Y la diversidad del panorama vasco habla de las especificidades de la conexión ineludible entre la modernidad occidental y el sustrato de cada uno de los territorios. En este sentido, la combinación entre crecimiento demográfico, impulso urbano, desarrollo industrial, despliegue urbano y formación de capital humano encuentra traducciones matizadas. Parecería que la conjunción de estos sumandos da resultados similares en Bizkaia y en Gipuzkoa, mientras que en Álava el asentamiento modernizador tarda notablemente más en consolidarse. Y bastaría que este esquema dual fuera válido para constatar la diversidad de trayectorias a través de las que la modernización industrial arraiga en el País Vasco. Con prácticamente los mismos mimbres, Bizkaia y Gipuzkoa se suben con relativa rapidez y éxito al tren de la modernización mientras que la Álava alfabetizada ralentiza llamativamente su marcha.

Pero ocurre que el esquema dista de ser estrictamente dual. Es cierto que la conjunción de los distintos factores se atiene a un marco de correlaciones similares en los dos primeros territorios, pero ni lo hace de acuerdo con el mismo calendario ni ateniéndose a diseños humanos (demográficos y alfabetizadores), industriales, de desarrollo de infraestructuras y o de anclajes geográficos y comarcales similares. Bizkaia pone en marcha ese articulado sistema de factores con una cierta precocidad e intensidad. Arranca con fuerza en el último tercio del siglo XIX: construye un modelo productivo basado en la minería y siderurgia y articulado en torno a empresas de dimensiones notables, atrae importantes contingentes de mano de obra foránea, desarrolla una amplia política de infraestructuras (incluida la ferroviaria) y lo hace en un marco espacial claramente centralizado que, tan solo posteriormente, tenderá a extenderse de forma radial por parte del resto del territorio. La conjunción de abundante presencia de la vena en Somorrostro (hematites) y el desarrollo del alto horno Bessemer dispara las potencialidades vizcaínas. Luego, en el primer tercio del siglo XX, mantiene el ritmo de crucero.

A falta de este factor detonante, lejos de quedar paralizada, Gipuzkoa activa sus potencialidades, viejas y nuevas, acompañándolas a un ritmo más pausado pero constante, a modelos empresariales de dimensiones más familiares, a disponibilidades humanas más modestas y cercanas y a una multipolaridad comarcal. A partir de 1900 intensifica su ritmo y lo hace por igual en todos los ámbitos: demográfico, económico, urbano, infraestructural y alfabetizador. Para 1930, el pausado y constante modelo modernizador guipuzcoano alcanza cotas cualitativas similares a las del precoz e intenso modelo vizcaíno. Cada uno de ambos territorios ha sabido jugar adecuadamente sus cartas; ha acertado al adaptar adecuadamente las posibilidades abiertas del contexto modernizador occidental desde un manejo realista y eficaz de las potencialidades existentes en cada uno de ellos. En ningún caso han renunciado a las herencias propias, a la reutilización de los utillajes (materiales e inmateriales) heredados de su propio pasado. Ni uno ni otro se han limitado a imitar pasivamente esquemas o tipos ideales de modernización; ni tan siquiera han incurrido en el error de imitarse mutuamente. Eso sí; tampoco han renunciado a aprovechar las posibles sinergias. En este sentido el caso del Bajo Valle del Deba representado por Eibar puede ser un ejemplo significativo.

Este recorrido por tren nos ha ofrecido la oportunidad de repasar estos paisajes conceptuales. Lejos de identificarse con lo *“feo”*, *“negruzco”* o *“estúpidamente apresurado”*, lejos de representar la *“baratija”* y *“banalidad”*, lejos de alimentar a los *“imbéciles”* o de *“vomitar al populacho”*, el ferrocarril ha abierto, en efecto, a *“nuevos aires”*. Los abre históricamente, entre 1877 y 1930, a un proceso modernizador que, con sus luces y –sin duda– con sus costes, ayuda a situar al País Vasco en el mapa de la contemporaneidad. Y los abre haciendo posible esta breve reflexión práctico-teórica sobre los procesos de modernización, de cambio y de innovación social.