

Ferrocarriles y termalismo: la configuración del espacio balneario en el País Vasco¹

Carlos Larrinaga Rodríguez (Universidad de Granada)

Resumen:

Mediante esta investigación se trataría de analizar el impacto que tuvo la construcción del ferrocarril en la configuración de un espacio balneario tan característico como el que se dio en el País Vasco desde mediados del siglo XIX. De hecho, los medios de transporte han jugado un papel determinante en la construcción de los espacios turísticos, tanto en los termales como en los costeros. Pues bien, en este caso, es mi propósito centrarme en la construcción del espacio termal vasco a partir de las mejoras que la construcción del ferrocarril supuso en el acceso a dichos establecimientos termales.

Para ello, primero se atendería a lo que supuso la construcción de las líneas de vía ancha, es decir, la Madrid-Irún, por un lado, y la Tudela-Bilbao, por otro, para, a continuación, ver cómo dicho entramado ferroviario se completó con la construcción de las líneas de vía estrecha, que, a la postre, tuvieron una mayor penetración en el territorio y contribuyeron decididamente a la articulación de dicho espacio balneario, mejorando así los accesos a los centros termales del País Vasco. En efecto, fueron precisamente esas líneas las que tuvieron un mayor protagonismo en la configuración del espacio termal vasco, ya que algunas de las estaciones de estas líneas se ubicaron en las proximidades de los centros termales, facilitando mucho el acceso a los mismos de sus respectivas clientelas.

¹ Este trabajo forma parte del proyecto de investigación HAR2011-23214, “Orígenes, consolidación y evolución del turismo en España”, financiado por el Ministerio de Economía.

Ferrocarriles y termalismo: la configuración del espacio balneario en el País Vasco

Carlos Larrinaga Rodríguez (Universidad de Granada)

1.- Introducción

La verdad es que las posibilidades que ofrecía el ferrocarril en la mejora de los accesos a los establecimientos termales en seguida fueron puestas de relieve por algunos autores. En este sentido, cabe recordar cómo ya en 1841 Augustus Bozzi Granville, en su conocido trabajo *The Spas of England, and principal sea-bathing places*, dedicaba dos capítulos de la primera parte del mismo a este nuevo medio de transporte. Este médico que pasó la mayor parte de su vida en Inglaterra, si bien había nacido en Milán en 1783 y se había formado en la Universidad de Pavía (Introd. xiii), ya había publicado unos años antes, en 1837, *The Spas of Germany*, con considerable éxito entre el público británico. Ello le animó, precisamente, a escribir un libro parecido sobre los balnearios ingleses, en el que, respecto al tema que nos ocupa, pone de manifiesto las ventajas que el ferrocarril suponía². Por supuesto, la historiografía británica más reciente también ha insistido en este tema. Así, por ejemplo, Phyllis Hembry cita numerosos ejemplos durante la época victoriana de los vínculos existentes entre la expansión del ferrocarril y el desarrollo de las localidades termales británicas, así como de la construcción de hoteles en las mismas, si bien, lamentablemente, no da datos cuantitativos al respecto³.

Más allá del termalismo propiamente dicho, James Walvin pronto puso de manifiesto el impacto que tuvo la llegada del ferrocarril en las localidades costeras. En su obra ya clásica *Beside the Seaside* dedica un capítulo a este tema, poniendo numerosos ejemplos al respecto. Muchos lugares apenas poblados o con muy poca población, gracias a su conexión al ferrocarril, pronto devinieron importantes centros turísticos en el siglo XIX. Es cierto que Walvin no nos da datos de pasajeros, aunque sí aporta ciertas cifras referidas al aumento de población de estas localidades como consecuencia de la expansión turística que experimentaron y de las necesidades que ésta generó. Al mismo tiempo, el propio fenómeno excursionista en tren contribuyó decisivamente a la expansión turística de estas localidades⁴. En este sentido, cabe decir que el ferrocarril como tal no creó el fenómeno turístico, desde luego, pero sí contribuyó a su expansión y, sobre todo, a su popularización. Un descenso en los costes de transporte y una mayor rapidez contribuyó a que la práctica turística poco a poco se fuera extendiendo a otros grupos sociales, entre ellos la clase obrera⁵. A mayor abundamiento, para Durie, gracias al ferrocarril se produjo el cambio desde una experiencia elitista a otra masiva⁶.

El propio Walton hizo hincapié hace años en la importancia del impacto de los ferrocarriles en las localidades turísticas costeras, señalando, en cualquier caso, que las compañías ferroviarias casi nunca crearon esos centros a los que servían, de forma que rara vez se involucraron en el proceso de su desarrollo urbano⁷ (pp.194-195), con la excepción de la localidad inglesa de Silloth, en Cumberland, en la cual la compañía The Carlisle and Silloth Bay Railway sí influyó decisivamente. Allan Fletcher, por su parte, puso de manifiesto la importancia del ferrocarril en el desarrollo de los establecimientos

² Granville (1971), Introducción de Martin, pp. v-xxi.

³ Hembry (1997), cap. 9.

⁴ Walvin (1978), cap. 2.

⁵ Walton (1981) y Barton (2005).

⁶ Durie (2003), p. 199.

⁷ Walton (1979), pp. 194-195.

costeros del Norte de Gales de Llandudno, Colwyn Bay y Rhyl, muy vinculados al fuerte crecimiento urbano y demográfico de las ciudades industriales de Lancashire y Yorkshire. Aunque en este caso el autor procuraba ir más lejos, pues en su trabajo trata de analizar el papel desempeñado por los propietarios de tierra de esas pequeñas localidades devenidas en centros de veraneo y por los inversores, en su mayoría ingleses, que vieron en el turismo una oportunidad de negocio y, sin duda, de diversificar sus inversiones⁸. Desde luego, la línea ferroviaria entre Chester y Holyhead tenía por objetivo principal el acortar la distancia con Irlanda, aunque luego sirvió para desarrollar los centros turísticos del norte de Gales. En este sentido, no hay que olvidar que, tras la unión política de 1801, los miembros irlandeses del Parlamento de Westminster reclamaron constantemente mejores comunicaciones entre ambas islas. Tal línea ferroviaria respondió, en buena medida, a esas reiteradas peticiones, si bien pronto se encontraron nuevas posibilidades de negocio vinculadas a la actividad turística⁹.

En definitiva, contamos con una relativa abundante bibliografía para el caso británico que contrasta, lamentablemente, con la falta de trabajos de este estilo en la historiografía española.

2.- Termalismo y ferrocarriles de vía ancha

Recientemente Rafael Barquín (2011:2) ha puesto de manifiesto el considerable peso que tuvo el transporte de viajeros en la partida de ingresos de las compañías ferroviarias, llegándolos a estimar en torno a un 30% para mediados de los setenta del siglo XIX. En este sentido, no deja de ser curioso el hecho de que los promotores ferroviarios pusieran normalmente sus esperanzas en el transporte de mercancías y no así en el de viajeros, cuando precisamente éste resultó ser varias veces más remunerador que aquél¹⁰. A partir de aquí no resulta fácil la distinción entre turistas y excursionistas o viajeros por motivos laborales, con lo cual este autor recurre a la estacionalidad de la actividad turística, centrada entre los meses de junio y septiembre, para tratar de averiguar cuál fue la aportación del turismo mediante la venta de billetes, llegando a la conclusión de que la actividad turística tuvo un efecto positivo sobre las cuentas de resultados de las compañías¹¹. Si tenemos en cuenta que estamos hablando de que quienes tomaban las aguas pertenecían a las clases más pudientes de la sociedad¹², parece razonable pensar que muchos de los desplazamientos turísticos debieron ser realizados en primera clase, algo que se confirma, según Barquín, en la estacionalidad veraniega en los ingresos, sobre todo, en los de esa categoría. Esto es algo que se dio con especial intensidad en la Compañía del Norte, debido, precisamente, a los destinos turísticos del Cantábrico¹³.

Para el caso propiamente vasco, objeto de nuestro trabajo, conviene fijarnos en dos líneas ferroviarias, la Tudela-Bilbao y la del Norte. En concreto, la línea de Tudela a Bilbao comenzó a explotarse el 2 marzo de 1863, pero sólo para mercancías entre Bilbao y Miranda y para viajeros hasta Orduña, siendo, por tanto, el primer año de explotación completa del ferrocarril el de 1864. El comienzo de la explotación coincidió con la depresión económica de 1864-1888 y el ciclo depresivo 1864-1868, sumándose después la guerra carlista, por lo que la compañía se vio lastrada desde sus comienzos

⁸ Fletcher (1993).

⁹ Millward (2003).

¹⁰ Barquín (2011), p. 3.

¹¹ Barquín (2011), p. 4 y sección 2.

¹² Larrinaga (2002).

¹³ Barquín (2011), pp. 6-7.

por serios problemas económicos. A ello habría que añadir el largo proceso de estrangulamiento comercial, desviando mercancías y viajeros hacia otras líneas, a la que fue sometida por la Compañía del Norte, la cual terminó haciéndose con la Tudela-Bilbao en 1878¹⁴.

Cuadro 1.- Tudela - Bilbao: Evolución de los componentes del ingreso (1863-1877), en miles de pesetas

	Gran velocidad	Viajeros	Pequeña velocidad	Mercancías
1863	680,4	579,5	1.632,4	1.621,4
1864	1.229	1.019,1	2.783,8	2.748
1865	1.129,9	915,5	2.541	2.498,8
1866	1.040,6	815,2	2.037,7	1.988,5
1867	1.043,3	848,8	1.879,8	1.836,6
1868	1.037,2	839,3	1.699,8	1.614,8
1869	966,6	759,7	1.809,2	1.728,1
1870	1.007,8	787,8	2.029,8	1.958,3
1871	1.051	823	2.031,9	1.943,7
1872	984,9	770,3	2.376,5	2.283,7
1873	654,6	439,4	1.436	1.126
1874	1.164,7	545,4	913,3	766,8
1875	1.618,7	753,4	1.239	1.122,8
1876	1.755,2	1.147,9	2.274,3	2.124,3
1877	1.277,5	962,3	2.498,7	2.404,1

Fuente: Ormaechea, p.60, cuadro TB-10.

Tomando como punto de partida el año 1864, la caída fue moderada, colocándose el mínimo de la depresión económica en 1869. Ya en 1864 se señala que el tráfico de viajeros no había sido todo lo deseable por la apertura de los Pirineos, que supuso un desvío de los veraneantes que venían al Norte de España, y por el impuesto del 10% sobre los viajeros, con una repercusión en la distribución por clases, disminuyendo las más caras y aumentando las baratas, lo que se tradujo en una disminución de los ingresos. A partir de ahí se inició una caída en los viajeros, fruto de la propia crisis económica, acompañada por la epidemia de cólera, con una ligera recuperación en 1867, explicada en gran parte por los trenes de recreo del verano, recuperación que se vio neutralizada por la caída de 1868 y 1869, año que señala el mínimo, debido en parte a que, por espacio de tres meses, estuvo cerrado el acceso a Bilbao. En los años 1870 y 1871, respondiendo a una pasajera recuperación económica, se animó el tráfico de viajeros, recuperación abortada por la Guerra Carlista, cuya incidencia se dejó sentir desde el verano de 1872, por “los rumores de perturbaciones políticas”, acompañado de la interrupción de la línea, fruto lógico del proceso bélico enmarcado entre el fracaso de la intentona carlista que culminó con el Convenio de Amorebieta y el estallido oficial del conflicto en diciembre de ese mismo año de 1872. Sin embargo, aun cuando continuó la conflagración, determinante del mínimo de 1873, desde 1874 se inició una recuperación tanto en el transporte de la gran velocidad como en los viajeros, hasta 1876. Esta recuperación en el tráfico de la gran velocidad tiene una doble lectura: el aumento del número de viajeros no guarda relación con el incremento de los ingresos por el mismo concepto, debido a la gran cantidad de billetes

¹⁴ Ormaechea (1989), p. 59 y Novo (1995), p. 41.

a precio reducido -en su gran mayoría militares-, mientras que el resto de las partidas de la gran velocidad crecieron más, debido también a los mismos transportes militares que, a su vez, fueron los causantes del descenso de 1877, cuando, superado el conflicto, ya no fue necesaria la presencia de tanto elemento militar en la zona¹⁵.

Cuadro 2.- Tudela - Bilbao. Distribución geográfica del tráfico de viajeros en 1864, según los viajeros salidos y llegados

Viajeros llegados a

Salidas	A	B	C	D	E	F	G
A		23.160	1.334	5.201	39	2.817	32.551
B	21.594	45.280	17.285	8.571	174	2.834	95.738
C	1.393	15.795	13.748	18.563	894	3.760	54.153
D	5.546	9.310	18.321		1.895	18.455	53.527
E	25	135	823	1.772	1.394	1.707	5.858
F	2.875	2.441	3.544	19.326	2.067	79.448	109.701
G	31.433	96.121	55.055	53.433	6.465	109.021	351.528

A: Castejón, al que llegan	8,94%	y salen	9,26%
B: Rioja Baja	27,34%		27,23%
C: Rioja Alta	15,66%		15,40%
D: Miranda	15,20%		15,22%
E: Valle del Bayas	1,84%		1,66%
F: Valle del Nerviión	31,01%		31,20%
G: Totales			

Fuente: Ormaechea , p.63, Cuadro TB-11.

Desde luego, en esta distribución el transporte de viajeros pone de manifiesto un tráfico de cercanías, puesto que el contingente mayoritario se distribuye dentro de la propia comarca, concentrándose en las localidades más próximas¹⁶. Ahora bien, desde el punto de vista que interesa a este estudio, cabe decir que la línea de Tudela a Bilbao jugó un papel posiblemente menos importante que la línea del Norte. En 1865 las estaciones con más número de expediciones de viajeros fueron Bilbao y la combinada de Miranda de Ebro. En concreto, esta última era la que absorbía el mayor número de viajeros procedentes de Bilbao. En principio, serían viajeros que se dirigían a las capitales castellanas, principalmente Madrid, y, en menor medida, a San Sebastián, la frontera francesa y a los distintos pueblos del interior de Guipúzcoa¹⁷, algunos próximos a los establecimientos termales. Aparte, sobresalieron dos localidades a la hora de distribuir los tráficos de viajeros que se dirigían a los balnearios de la zona, Haro y Amurrio. Así, para 1872 tenemos algunos datos de interés. Por ejemplo, entre Haro y el establecimiento alavés de Salinillas de Buradón (8 km) había un servicio de ómnibus regular diario que hacía el trayecto en una hora al coste de 4 reales por persona¹⁸. También destaca la estación de Amurrio, donde existía un servicio de ómnibus que la unía con el balneario de Luyando (6 km) en media hora y por 4 reales por persona¹⁹. Aunque no existía un servicio regular entre el centro termal de Barambio y Vitoria o

¹⁵ Ormaechea (1989), p. 62

¹⁶ Ormaechea (1989), p. 63.

¹⁷ Novo (1995), pp. 162-163.

¹⁸ *Reseña* (1872), p. 37.

¹⁹ *Reseña* (1872), p. 40.

Amurrio, la fuente señala la facilidad de procurarse transporte en ambos puntos al coste de 30 reales desde Vitoria (30 km) y 10 desde Amurrio (8 km)²⁰. En cualquier caso, estaríamos hablando de tres balnearios alaveses bastante modestos, ya que a principios de los años setenta del siglo XIX Salinillas recibía unas 200 personas cada temporada, Barambio entre 80 y 100 y Luyando unos 100²¹. Dada la corta cuantía de bañistas que tales establecimientos termales recibieron, cabe pensar en un papel muy marginal del flujo turístico dentro del flujo de pasajeros de la compañía. En cualquier caso, y con unas estaciones relativamente cerca de los mismos, sí debió contribuir a la articulación del espacio balneario dentro de la provincia de Álava, un espacio, en cualquier caso, modesto.

Incluso, el paso de la línea por Zuazo de Cuartango sería aprovechado años más tarde por los clientes del balneario de dicha localidad, cuyas aguas fueron declaradas de utilidad pública el 19 de junio de 1881, aunque para 1877 tenemos ya la afluencia de algunos agüistas²². Una de las estaciones del ferrocarril de Tudela a Bilbao estaba en Orduña, en uno de cuyos barrios se localizará años más tarde el establecimiento termal de La Muera de Arbieto, a kilómetro y medio de la ciudad. Por otra parte, y aunque quede fuera de nuestro ámbito de estudio, sí pudo tener una mayor importancia como centro distribuidor de flujos de bañistas la estación de Castejón, situada a 20'5 kilómetros de los afamados baños de Fitero, adonde partía un servicio regular de carruajes, en correspondencia con los trenes, invirtiendo tres horas en el trayecto y a un coste por persona de 20 reales²³.

Por lo demás, un papel más relevante debió jugar la línea del Norte en lo al transporte de bañistas se refiere y también en la propia articulación de un espacio balneario vasco a mediados del siglo XIX. Como se verá enseguida, fueron varias las estaciones de su recorrido entre Miranda de Ebro y Zumárraga que jugaron un papel fundamental en el acceso a los balnearios vascos, en combinación, eso sí, con todo un sistema de ómnibus y carruajes que permitieron las más de las veces empalmar dichas estaciones con los propios establecimientos balnearios, ya que en muy pocos casos cabe hablar de proximidad entre estación y centro termal, Nanclares de la Oca y Alsasua. Si recurrimos al planteamiento ya mencionado más arriba de considerar la estacionalidad de los ingresos de viajeros de la Compañía del Norte, todo hace indicar que, en efecto, los meses de verano, meses de apertura de los centros termales y de de toma de las aguas marinas, están mediatizados por un incremento del número de viajeros cuyos destinos finales debieron ser los balnearios o las playas del País Vasco.

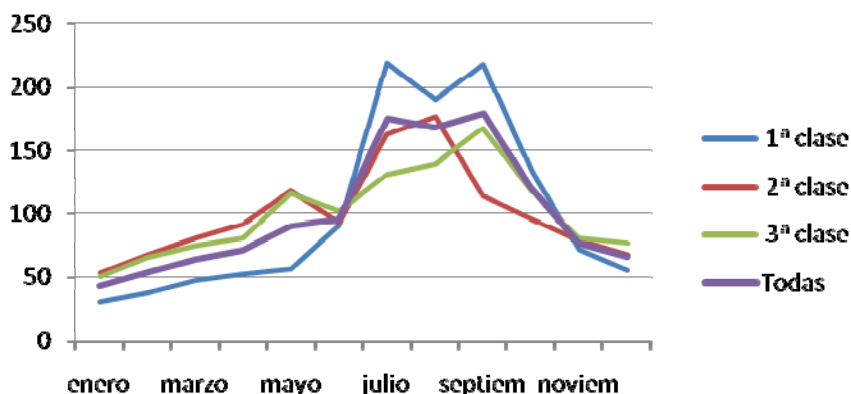
²⁰ *Reseña* (1872), p. 38.

²¹ *Reseña* (1872), pp. 37-40.

²² Abascal (2000), pp. 144-145 y 151.

²³ *Reseña* (1872), p. 30.

Gráfico 3. Estacionalidad de los ingresos de viajeros en el Ferrocarril del Norte. 1871.



* Miles de viajeros

Fuente: Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), 1872: *Datos estadísticos*. Madrid, recogidos en Barquín (2011)

Cuadro 3.- Recaudaciones por transporte de viajeros en Norte (incluido Alar). 1871

Estaciones	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Total	1ª/Total
Irún (local y combinado)	1.949.139	347.511	349.103	2.645.753	73,7
Zumárraga	340.681	118.628	116.123	575.432	59,2
San Sebastián	1.039.572	315.300	423.860	1.778.732	58,4
Escorial	183.393	70.105	102.570	356.068	51,5
Madrid (Oficina y Estación)	4.155.408	1.931.745	2.668.098	8.755.251	47,5
Baños	178.531	65.156	154.129	397.816	44,9
Miranda (local y combinado)	573.846	279.746	514.674	1.368.266	41,9
Vitoria	324.821	173.660	290.829	789.310	41,2
Alar (local y combinado)	474.868	168.414	598.884	1.242.166	38,2
Alsasua (local y combinado)	138.047	93.907	148.586	380.540	36,3
Burgos	295.614	222.722	463.599	981.935	30,1
Ávila	176.739	150.208	309.477	636.424	27,8
Pozuelo	16.323	13.518	30.793	60.634	26,9
Valladolid	407.981	403.710	727.673	1.539.364	26,5
Tolosa	90.528	87.963	163.107	341.598	26,5
Villalba	42.922	38.135	95.699	176.756	24,3
Palencia (local y combinado)	352.552	215.548	890.439	1.458.539	24,2
Beasain	31.503	38.620	68.568	138.691	22,7
Medina (local y combinado)	162.552	169.602	387.742	719.896	22,6
Rentería	14.484	12.903	42.287	69.674	20,8
Arévalo	47.206	55.106	133.419	235.731	20,0
Andoain	9.468	12.528	32.331	54.327	17,4
Hernani	10.029	9.053	44.093	63.175	15,9
Total de más de 500	11.016.207	4.993.788	8.756.083	24.766.078	44,5
Total	11.102.487	5.162.332	9.595.027	25.859.846	42,9
	99,22	96,74	91,26	95,77	

Sólo se recogen las estaciones en las que embarcaron más de 500 viajeros de 1ª clase

Fuente: Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), 1872: *Datos estadísticos*. Madrid. Barquín (2011).

Dejando de lado los casos de San Sebastián, tan vinculado al turismo de ola, y de San Lorenzo del Escorial, un típico destino turístico del interior, sobresale la estación de Zumárraga, que se convirtió en un centro clave de distribución de agüistas entre los diferentes centros termales del País Vasco ya desde fechas muy tempranas.

Cuadro 4.- Establecimientos termales servidos desde la estación de Zumárraga en 1872

Centro termal	Kilómetros	Duración del viaje	Precio
ÁLAVA			
Aramayona	26	3h	22r
GUIPÚZCOA			
Arechavaleta	24	4h	20r
Otálora	24	4h	20r
Azcoitia	12	1h,15'	10r
Cestona	22	2h,30'	20r
Alzola	28	4h,15'	25r
VIZCAYA			
Urberuaga de Ubilla	39	5h	28r
Elorrio	24	3h	24r

Fuente: *Reseña de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del Norte de España y del Mediodía de Francia*, Madrid, 1872.

En concreto, según la información referida a 1877, de allí salían coches hacia el balneario alavés de Aramayona; hacia los guipuzcoanos de Arechavaleta (trayecto de tres horas), de Escoriaza, de Santa Águeda (Mondragón) y de Cestona; los ómnibus hacia San Juan de Azcoitia y los carruajes hasta Urberuaga de Alzola. Desde Zumárraga también se sirvieron a otros balnearios vizcaínos. En concreto, salían los carruajes en dirección al de Elorrio y los coches a Durango para hacer nuevo transbordo en coches que iban hasta el balneario de Zaldívar y asimismo los coches hacia el balneario de Urberuaga de Ubilla, cerca de Marquina. Otro tanto se puede decir de Vitoria. Desde su estación, también con datos referidos a 1877, podían cogerse los coches que iban a los balnearios de Aramayona, de Ararechavaleta, de Escoriaza y de Santa Águeda y al de Santa Filomena de Gomillaz. También en Vitoria se cogían los carruajes a Barambio y los coches a Durango para hacer nuevo transbordo en coches que iban hasta el balneario de Zaldívar. Otras estaciones de la línea del Norte que sirvieron para el transporte de usuarios a los balnearios vascos fueron Beasain, para los balnearios de Ormaiztegui (10 km) y Gaviria (15 km); Tolosa, para el balneario navarro de Betelu (18 km), muy apreciado por el rey Alfonso XII; y Nanclares de la Oca, cuyo balneario se encontraba a un kilómetro de la estación, de donde partían los ómnibus gratis²⁴. A su vez, la estación de Miranda de Ebro servía a los agüistas que se dirigían al balneario alavés de Sobrón (15 km) y al de Cucho (14 km), en el Condado de Treviño (Burgos). Por su parte, muy cerca de la estación de Alsasua se encontraba el establecimiento de baños, por lo que los clientes no tenían que coger un carruaje para llegar a él.

Más aún, a pesar de la puesta en marcha de distintas líneas ferroviarias de vía estrecha, de las que me ocuparé en breve, lo cierto es que, atendiendo al tráfico de viajeros en la provincia de Álava en 1902, Miranda de Ebro seguía siendo el destino mayoritario de los viajeros, apareciendo Guipúzcoa como otro de los destinos preferidos de los clientes que partieron de las estaciones alavesas. En total, 10.034 billetes

²⁴ *Reseña* (1872), p. 40.

expedidos, de los cuales San Sebastián y Zumárraga fueron los puntos prioritarios. A no dudar, la significación adquirida por los establecimientos termales de la zona y la propia costa guipuzcoana (San Sebastián y cercanías), dedicada al turismo de elite, concentrarían buena parte de los flujos de viajeros desplazados a esa provincia²⁵. A este respecto, hay que considerar que la población afectada directamente por el trazado del ferrocarril del Norte fue del 33,01% en 1877 y del 41,85% en 1900, pero, pese a que las cifras pudieran parecer poco significativas, lo cierto es que buena parte de las estaciones guipuzcoanas actuaron como centros urbanos capaces de absorber las actividades económicas de otros núcleos secundarios. Tales fueron los casos de Tolosa respecto del valle del Oria o de Zumárraga respecto del Alto Urola. De forma que, tomando un radio de 10 kilómetros respecto de cualquiera de estas estaciones, el área de influencia del ferrocarril se ampliaría al 70% de la población guipuzcoana. Sólo localidades tan destacadas como Mondragón, Elgóibar, Oñate y Eibar quedaron bastante alejadas de la vía férrea²⁶, paliándose, en parte, esta situación con la construcción de las líneas ferroviarias de vía estrecha en el último tercio del siglo XIX. Si no, siempre hubo un servicio de diligencias que aseguraba la conexión con las estaciones más próximas.

3.- Termalismo y ferrocarriles de vía estrecha

Tras la grave crisis económica de los años sesenta, no se volvió a dar un nuevo ciclo expansivo del ferrocarril en España hasta la etapa de la Restauración. En este sentido, cabe mencionar que la reordenación del sector ferroviario fue uno de los puntos centrales del programa político y económico de los nuevos dirigentes, no en vano el problema ferroviario venía enfrentando a los distintos partidos políticos desde la década de los cuarenta. La nueva estabilidad política inaugurada en 1876 supuso una buena oportunidad para reordenar un sector en el que confluían intereses políticos, económicos, empresariales y sociales contrapuestos. Así, pues, la Ley General de Ferrocarriles y Tranvías trató de subsanar los inconvenientes surgidos durante la primera fase de expansión ferroviaria en España. De esta ley me interesa subrayar aquí la posibilidad que abrió de construir ferrocarriles de vía estrecha, denominados también “económicos”, contemplándose la participación y ayuda no sólo del Estado, sino también de los ayuntamientos y diputaciones. Para lo cual era preceptivo que estas líneas fuesen incluidas en los planes del Estado y que su construcción fuese autorizada por una ley especial. Pues bien, las diputaciones vascas aprovecharon esta posibilidad para impulsar el avance ferroviario en sus respectivos territorios mediante la concesión de subvenciones. Teniendo en cuenta el contexto generalizado de la crisis finisecular, las líneas de vía estrecha resultaban ser bastante más baratas que las de vía ancha, de suerte que su puesta en marcha con éxito en Francia animó a las autoridades españolas a apostar por este nuevo entramado ferroviario. En este sentido, no debemos olvidar que las provincias vascas estaban inmersas en una etapa de clara expansión económica, sobre todo las litorales, por lo que vieron con buenos ojos el apoyar la construcción de nuevas líneas de ferrocarril de vía estrecha con vistas a articular mejor sus respectivos mercados²⁷.

Precisamente, la primera iniciativa ferroviaria de este tipo la del Ferrocarril Central de Vizcaya. Lo cierto es que, tras la crisis del ferrocarril de Tudela a Bilbao, en la que se vieron afectados numerosos inversores en esta última plaza, las inversiones en ferrocarriles descendieron en picado, hasta tal punto que los impulsores del ferrocarril

²⁵ Novo (1995), p. 28.

²⁶ Novo (1995), p. 32.

²⁷ El caso guipuzcoano ha sido estudiado por Larrinaga (2006).

de Bilbao a Durango fueron calificados de “temerarios”²⁸, dado el mal recuerdo que aún persistía en la Villa del fracaso ya mencionado. Lo cierto que los promotores de esta iniciativa deseaban la construcción de una línea que, atravesando el centro de Vizcaya - la zona más poblada y rica de la provincia-, se extendiera hacia Guipúzcoa y la frontera francesa, una idea cuyos orígenes pueden ser fácilmente rastreados en la denominada Concesión Vascongada²⁹. Así, según los cálculos de uno de los promotores, se suponía un tráfico compuesto por el transporte de 90.000 personas y de 100.000 toneladas. En concreto, el tráfico de viajeros se justificaba por el incesante movimiento de diligencias, que en verano se cuadruplicaba, ya que Arteaga, Villaro, Zaldívar, Marquina, Elorrio, Alzola, Arechavaleta, Cestona, Santa Águeda, Bermeo, Mundaca, Lequeitio, Ondárroa, Saturrarán, Deva, Zarauz y San Sebastián suministraban un contingente importantísimo de viajeros tanto para la toma de aguas termales como marinas³⁰. De lo que se deduce la existencia de una demanda estrechamente relacionada con la actividad turística, cuyos flujos podrían ser en parte absorbidos por esta nueva línea ferroviaria. De hecho, para allegar capital, los impulsores del proyectos hicieron distintas previsiones del posible tráfico que podría canalizar el ferrocarril de Bilbao a Durango, de suerte que, en la de 1879, cuando finalmente se optó por un ferrocarril de vía estrecha se dieron nuevas previsiones, estimando el número de viajeros en 120.000, que ingresarían 162.500 pesetas.; el de mercancías en 80.000 toneladas, con ingresos de 235.000 ptas.; y el de cabezas de ganado en 21.000, que rendiría 34.500 pesetas. Todo lo cual hacía un total de ingresos de 432.000 pesetas y de gastos 195.000, quedando un producto líquido de 237.000³¹.

La elección del ancho métrico estuvo relacionada con la crisis que en esos momentos padecía la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao y su adopción supuso una decisión decisiva para el futuro del entramado ferroviario vasco, ya que supuso la implantación de dos modelos ferroviarios bien diferenciados. La vía ancha para los ferrocarriles de carácter general, y de primera generación, que comunicaban a las tres capitales provinciales con Madrid y la vía estrecha para desarrollar las potencialidades económicas y el mercado interior de las provincias vascas, en especial de Vizcaya y de Guipúzcoa. Pese a la complementariedad de ambos trazados, lo cierto es que la existencia de este doble ancho de vía incidió negativamente en los gastos de explotación de las distintas compañías, dada la necesidad obligatoria de realizar transbordos de viajeros y mercancías al pasar de un sistema a otro³².

Desde luego, para el caso que nos ocupa, fue el balneario de Echano, situado a unos tres kilómetros de Amorebieta y su estación, el más favorecido por la puesta en marcha del Ferrocarril Central de Vizcaya, el cual se inauguró el 1 de junio de 1882, siendo el apartado del transporte de viajeros el que produjo los rendimientos más significativos. Así, el 65% de los ingresos obtenidos hasta 1885 provinieron de este rubro, cifra que comenzó a descender a partir de 1891, disminuyendo en 1902 hasta el 54,3%³³. En este sentido, no debemos olvidar que, por un lado, en 1903 afloraron importantes diferencias con la Durango-Zumárraga y que, por otro, el 7 de diciembre de 1902 se inauguró el tranvía de Bilbao a Durango y Arratia³⁴. Brevemente, durante los 7

²⁸ Ferrocarril de Durango a Zumárraga: *Ferrocarril de Durango á Zumárraga. Memoria*, Tipografía de Agustín Emperaile, Bilbao, 1883, p. 7.

²⁹ Para este proyecto, véase Larrinaga (2005).

³⁰ Igartua, F. N: *Datos y Observaciones que como ampliación a la Memoria del Ferrocarril Central de Vizcaya se leyeron en la reunión celebrada el 9-X-1879*, op. cit. por Ormaechea, p.395.

³¹ Ormaechea (1989), p.396.

³² Novo (1995), pp. 176-177.

³³ Novo (1995), p. 181.

³⁴ Ormaechea (1989), p. 414.

meses de explotación de 1882 se superaron las expectativas del tráfico de viajeros, tanto en número (35% más) como en producto (15%). Después continuó su incremento, con la excepción de 1885, debido a la epidemia de cólera³⁵. Con todo, pronto se observó una recuperación evidente, ayudando a la misma la apertura del tramo entre Durango y Zaldívar el 23 de junio de 1886. El crecimiento prosiguió en 1887 y durante los años siguientes, viéndose favorecido por la apertura de distintos tramos del Durango a Zumárraga. Así, una parte de la recuperación de 1887 se debió a la apertura del trayecto de Zaldívar a Elgóibar el 22 de septiembre. En 1888 se abrió el tramo de Málzaga a Vergara y también se abrió al servicio público el ferrocarril de Amorebieta a Guernica, debiéndose asimismo al ferrocarril de Durango a Zumárraga una gran parte de los productos obtenidos por el Ferrocarril de Bilbao a Durango. Observando los datos, sobre la media del decenio, predomina la 3ª clase, con el 70,2%, frente al 22,5% de la 2ª y el 7,3% de la 1ª³⁶.

Cuadro 5.- Ferrocarril Central de Vizcaya. Evolución del tráfico de viajeros por clases (1882-1891)

	1ª clase		2ª clase		3ª clase	
	Número	%	Número	%	Número	%
1882	7.630	4,7	104.351	64,4	50.145	30,9
1883	13.993	4,8	60.924	21,9	215.075	71,2
1884	14.092	4,7	61.931	20,9	220.500	74,4
1885	12.152	4,5	59.604	22,1	198.220	73,4
1886	15.572	5,3	63.111	21,7	212.677	73
1887	16.930	5,6	58.471	19,4	226.026	72
1888	24.075	7,3	63.905	19,2	243.900	73,5
1889	30.517	8,5	74.161	20,6	354.919	70,9
1890	41.928	10,6	78.065	19,7	275.870	69,7
1891	49.716	12	76.402	18,4	282.264	68,1

Fuente: Ormaechea (1989), p. 400.

Cuadro 6.- Ferrocarril Central de Vizcaya. Ingresos por viajeros y mercancías (1882-1891) (en miles de pesetas)

	Viajeros	Mercancías
1882	186,1	27,6
1883	321,7	138,7
1884	323,9	166
1885	293,7	176,7
1886	328,4	183,9
1887	327,5	202
1888	382,7	261,5
1889	422,8	291,9
1890	475,2	327,4
1891	503,8	324,8

Fuente: Ormaechea (1989), p. 398.

³⁵ “Los establecimientos de aguas medicinales, tan concurridos en años anteriores, se han visto en éste casi todos desiertos ó poco menos” (*Memoria del Consejo de Administración del Ferrocarril Central de Vizcaya de Bilbao á Durango correspondiente al año de 1885*, Imp., Lit. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1886, p. 5).

³⁶ Ormaechea (1989), pp. 398-399. Un análisis más exhaustivo puede verse en Novo (1995), pp. 183-188 y 190-191.

Así como Barquín ha llamado la atención sobre la estacionalidad del tráfico de viajeros en las compañías de vía ancha, ya en su día Pedro Novo (1995:188) advirtió de este mismo fenómeno en el Ferrocarril Central de Vizcaya. En efecto, en el segundo semestre, en especial en los meses de verano, se constata un tráfico de viajeros mucho más intenso. En los cortes de 1886, 1891 y 1902 en los meses de junio, julio, agosto y septiembre se obtuvo el 42,67, 42,50 y 45,31%, respectivamente, del total de viajeros que circularon por la línea. A mayor abundamiento, el porcentaje fue aún mayor si se atiende a los rendimientos obtenidos durante esos cuatro meses. En concreto, el 46,27, 44,70 y 47,98%, respectivamente. Qué duda cabe que presencia de balnearios, playas y áreas de recreo cercanos al trazado del Bilbao-Durango constituyó una de las principales causas de estos guarismos. A estos centros acudía un turismo de elite que, por lo general, viajaba en primera y al que ponían a su disposición numerosos trenes especiales para realizar excursiones diarias. Precisamente, a esta misma intencionalidad respondió el acuerdo al que llegaron las Compañías del Ferrocarril Central de Vizcaya y de Durango a Zumárraga con la Sociedad Internacional de Vagones Bufetes en 1895. Estos efectuaban la tracción de los vagones restaurantes en los trenes combinados, admitiendo únicamente en ellos a los viajeros de primera clase que presentasen el billete correspondiente. Por su parte, la clase media -representada por profesionales, rentitas, pequeños comerciantes, etc.- e incluso las clases más populares encontraron en el Central de Vizcaya un vehículo idóneo para desplazarse a las numerosas romerías y fiestas eúskaras celebradas en las distintas localidades vascas. Finalmente, fuera de los meses de verano, los coches de viajeros fueron utilizados fundamentalmente por trabajadores y por aldeanos que acudían a diario a los centros fabriles o a Bilbao para comercializar sus productos frescos y perecederos. Así se justifica que entre el 69 y el 76% de los viajes de esos años se efectuasen en coches de la clase más económica.

La verdad es que, queriendo aumentar los flujos de viajeros y mercancías con la provincia de Guipúzcoa, pronto se pensó en la posibilidad de extender una vía férrea que, desde Durango, penetrase en la provincia hermana. De esta forma, el 1 de mayo de 1884 quedó constituida la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga, escriturada el 15 de mayo. Desde su nacimiento, pues, se planteó como una prolongación del Ferrocarril Central de Vizcaya, la cual, sin embargo, no quiso prolongar su línea más allá de Durango. Las dificultades orográficas del terreno y el no ver con claridad los posibles rendimientos que esa nueva línea podría producir fueron algunos de los motivos apuntados por el Central de Vizcaya para no embarcarse en la realización de dicho proyecto³⁷, aunque muy pronto se asistió a la colaboración entre ambas compañías, con distintos miembros de sus Consejos de Administración ejerciendo su labor en ambas sociedades. De hecho, el éxito cosechado por esta compañía animó a los nuevos promotores de la línea a impulsar esta conexión con la localidad guipuzcoana de Zumárraga. Así lo ponían de manifiesta en la *Memoria* de 1883: “en dos años se han terminado los 33 kilómetros que mide la línea de Bilbao á Durango, abriéndose á la circulación en 1º de Junio último [1882] y dando ya en la actualidad resultados superiores á los que se habían prometido los iniciadores del pensamiento”³⁸.

En esta misma *Memoria* quedaban claro los objetivos perseguidos por los impulsores del proyecto, quines insistían en las posibilidades económicas de la zona por la que habría de discurrir la línea entre Durango y Zumárraga, a saber:

³⁷ Novo (1995), p. 211.

³⁸ Ferrocarril de Durango a Zumárraga: *Ferrocarril de Durango á Zumárraga. Memoria*, Tipografía de Agustín Emperaile, Bilbao, 1883, p. 8.

“Su objetivo es dar vida á las importantes y numerosas industrias que, aisladas en esos profundos valles, privadas de fáciles comunicaciones y de transportes baratos, no pueden dar á su fabricación el desarrollo que han de tener en circunstancias más favorables. Son en gran número los artefactos y fábricas que se hallan diseminadas en la zona que ha de recorrer el ferro-carril, y bastará citar á Eibar y Placencia, notables por su fabricación de armas; Elgoibar, con altos hornos y fábrica de hierro, con un producto de 20.000 toneladas; Vergara, Oñate y Mondragón, con fabricación de tejidos, puntas llamadas de París, herramientas, fósforos, etc., etc. Esto sin contar con los numerosos establecimientos balnearios situadas a las citadas cuencas [de los ríos Durango y Deva], tales como los renombrados de Arteaga, Elorrio, Zaldivar, Urberuaga, Alzola, Sanrta Águeda, Escoriaza, Arechavaleta y otros”

“Por último, es también objeto de este ferro-carril aumentar el movimiento y tráfico que se verifica hoy en una escala relativamente importante, desde la costa al interior de Castilla y á Bilbao, consistente en hierros, armas y objetos manufacturados, con más de 5.000 toneladas de pesca que obtienen los puertos de Bermeo y Ondárroa, á cambio de vino, aguardiente, aceite, arroz, harinas, legumbres, trigo y primeras materias para las industrias, que se importan del interior y de Castilla”³⁹.

Desde luego, de estas potencialidades económicas apuntadas, me interesa subrayar, evidentemente, las posibilidades turísticas que los impulsores de la línea veían en este ferrocarril de Durango a Zumárraga. Como ya se ha mencionado para la línea del Norte con respecto a esta última localidad guipuzcoana, aquellos no eran ajenos a las posibilidades que ofrecía la zona en cuanto al número de establecimientos termales existentes. De hecho, se insistió especialmente en el transporte de viajeros, particularmente importante durante los meses de verano. Así, se insistía en los 23.000 viajeros al año de Zumárraga, los cuales se dirigían en su totalidad a la costa y a los centros balnearios; y en los 60.000 viajeros salidos de Durango durante los cinco primeros meses de explotación de la línea del Central de Vizcaya, los cuales en su mayoría habían tomado la misma dirección, con el agravante de que una vez en la estación debían dichos flujos se canalizaban “por caminos y vehículos de pésimas condiciones”⁴⁰, algo que, en cierta manera, parece algo exagerado a tenor de las relativas buenas condiciones que presentaban los caminos en Vizcaya y Guipúzcoa. De los mencionados 23.000 viajeros que al año proporcionaba la estación de Zumárraga, 10.000, según los datos tomados en las administraciones de diligencias, se dirigían a la costa y los 13.000 restantes se dirigían a los establecimientos de baños y a los pueblos existentes entre Deva y Durango. Por su parte, de los 60.000 proporcionados por Durango, gran parte se dirigía también a los baños, a la costa y a los pueblos existentes hasta Zumárraga, calculándose en 36 kilómetros la distancia media recorrida. Con estas cifras, los promotores de la nueva línea calculaban en 124.000 el número de viajeros que transitaría por la nueva vía férrea⁴¹.

Dicho esto, lo cierto es que desde el primer momento cabe establecer una conexión directa entre la construcción de esta línea y el termalismo vasco, ya que el primer trozo en abrirse fue el de Durango a Zaldivar (9 km), donde, efectivamente, existía un establecimiento termal. En concreto, fueron los dueños de varios centros termales y algunos bañistas los que se dirigieron al Consejo de Administración

³⁹ Ferrocarril de Durango a Zumárraga: *Ferro-carril de Durango á Zumárraga. Memoria*, Tipografía de Agustín Emperaille, Bilbao, 1883, p. 9.

⁴⁰ Ferrocarril de Durango a Zumárraga: *Ferro-carril de Durango á Zumárraga. Memoria*, Tipografía de Agustín Emperaille, Bilbao, 1883, pp. 9-10.

⁴¹ Ferrocarril de Durango a Zumárraga: *Ferro-carril de Durango á Zumárraga. Memoria*, Tipografía de Agustín Emperaille, Bilbao, 1883, pp. 32-33.

solicitando la apertura de dicho tramo⁴². Estudiada la propuesta y autorizada por el Gobierno, el Consejo accedió a la proposición del dueño del establecimiento de baños de Zaldívar para que explotase este trozo de vía por su cuenta y coste, entendiéndose él mismo con la Compañía del Central de Vizcaya para el suministro del material móvil⁴³. El acuerdo se prolongaría hasta el 30 de mayo de 1887, obligándose aquél a conservar la línea por su cuenta y a entregar a la compañía un 10% de los beneficios en caso de haberlos. Así, pues, inaugurada la sección el 23 de junio de 1886, ese mismo día fue abierta al público⁴⁴. Por consiguiente, con la apertura de este tramo se facilitaba mucho el transporte a este establecimiento de baños, antes sólo accesible mediante los coches que salían de Bilbao, de Zumárraga o de Durango. Lo cierto es que el convenio resultó beneficioso para todas las partes implicadas. Para los usuarios, por las facilidades de transporte que acabo de mencionar⁴⁵. Para el propietario de los baños, porque el movimiento de viajeros fue mayor del previsto inicialmente, lo cual no fue óbice para que, en la liquidación verificada el 31 de mayo de 1887, el beneficio fuera tan exiguo que ni siquiera fuese consignado. Para la Compañía de Durango a Zumárraga, porque la vía había quedado perfectamente asentada para esa fecha, iniciándose desde el 1 de junio la explotación de esa sección por la propia empresa⁴⁶. Finalmente, la Compañía de Bilbao a Durango, ya que el aumento de la circulación de viajeros entre Durango y Zaldívar redundó también en beneficio de esa compañía, con cabeceras en Bilbao y Durango.

Cuadro 7.- Ferrocarril de Durango a Zumárraga. Movimiento general de viajeros del año 1886. Sección de Durango a Zaldívar

Meses	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Total
Junio (día 23)	138	188	706	1.032
Julio	1.715	1.586	4.607	7.908
Agosto	1.645	1.635	4.930	8.210
Septiembre	1.068	1.282	5.112	7.462
Octubre	120	326	3.187	3.633
Noviembre	75	177	2.060	2.312
Diciembre	48	110	2.470	2.628
Total	4.809	5.304	23.072	33.185

Fuente: *Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de Ferrocarriles de Durango á Zumárraga correspondiente al año de 1886*, Imp., Li. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1887, p. [15]

⁴² La fuente no especifica de qué dueños se trataba. No obstante, los centros termales más próximos a Zaldívar eran los de Elorrio y Urberuaga de Ubilla.

⁴³ El dueño de los baños de Zaldívar era Manuel María de Gortázar, uno de los grandes promotores de la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga, junto a Romualdo García, y uno de los mayores accionistas de la Compañía Central de Vizcaya. De hecho, era vocal de los Consejos de Administración de ambas compañías. De hecho, por un convenio hecho entre Gortázar y el Central de Vizcaya, fue realmente esta compañía la que se encargó de la explotación de dicha sección (*Memoria del Consejo de Administración del Ferrocarril Central de Vizcaya de Bilbao á Durango correspondiente al año de 1886*, Imp., Lit. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1887, p. 7)

⁴⁴ *Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de Ferrocarriles de Durango á Zumárraga correspondiente al año de 1886*, Imp., Li. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1887, pp. 10-12.

⁴⁵ “Porque si el contingente de bañistas y de las personas que ván á solazarse los veranos á aquel acreditado establecimiento es, en general, bastante numeroso, ha superado en el último á todos los demás, merced a la comodidad y baratura del viaje” (*Memoria del Consejo de Administración del Ferrocarril Central de Vizcaya de Bilbao á Durango correspondiente al año de 1886*, Imp., Lit. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1887, p. 6).

⁴⁶ *Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de Ferrocarriles de Durango á Zumárraga correspondiente al año de 1887*, Imp., Li. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1888, p. 10. En verdad, el ingreso en caja fue de 106,34 pesetas (Olaizola (2007), I, p. 100).

A partir de ahí se fue prolongando la extensión de la línea, al tiempo que aumentaba el número de viajeros. En concreto, el 19 de septiembre de 1887 la familia real inauguraba el tramo de Zaldívar a Málzaga y el ramal a Elgóibar, lo que implicaba una importante penetración en suelo guipuzcoano. Ese mismo año fueron transportados 67.249 pasajeros y poco más tarde, el de julio de 1888 se inauguró la sección entre Málzaga y Vergara, sumando ya 36 km. Lo cierto es que el problema de la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga no estaba en la explotación, pese a los escasos medios con los que se realizaba, sino en los ingresos líquidos obtenidos, insuficientes para cubrir los intereses y las amortizaciones de la deuda, ya que si algo caracterizó a esta compañía fue el fuerte endeudamiento que arrastró a lo largo de toda su existencia como consecuencia de los enormes desembolsos efectuados para la construcción de la línea⁴⁷.

Cuadro 8.- Ferrocarril de Durango a Zumárraga. Movimiento general de viajeros del año 1888. Sección de Durango a Vergara (desde 1 de julio)

Meses	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Total
Enero	536	673	9.484	10.693
Febrero	473	532	7.502	8.507
Marzo	444	598	8.679	9.721
Abril	448	830	10.581	11.859
Mayo	798	1.244	13.195	15.237
Junio	1.418	1.557	14.832	17.807
Julio	3.343	2.885	21.828	28.056
Agosto	3.590	3.435	21.006	28.031
Septiembre	2.545	2.501	20.513	25.559
Octubre	1.074	1.437	16.845	19.356
Noviembre	536	770	11.054	12.360
Diciembre	605	978	15.892	17.475
Total	15.810	17.440	171.441	204.661

Fuente: *Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de Ferrocarriles de Durango a Zumárraga correspondiente al año de 1888*, Imp., Li. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1889, p. [15]

No fue hasta el 26 de agosto de 1889 que se puso en explotación toda la línea, incorporándose el tramo de Vergara a Zumárraga (16 km). Así, desde el punto de vista de la estructura de los transportes, cabe distinguir tres etapas. Brevemente, una primera entre 1887 y 1892, caracterizada por ser una fase de crecimiento inicial en la que dominó el tráfico de viajeros sobre el de mercancías, con un 60,1% de los ingresos totales frente al 30,9% de las mercancías. Una segunda entre 1893 y 1898, fase de crecimiento moderado, en la que el transporte de viajeros se situó en el 60,7% frente al 39,3% de las mercancías. Finalmente, una tercera, entre 1899 y 1905, fase de crecimiento consolidado, con un 54% de ingresos por viajeros y 46% por mercancías. Divididos estos viajeros por clase, corresponderían a la 1ª clase el 12, a la 2ª el 13,5 y a la 3ª 74,5% para todo el periodo⁴⁸.

Cuadro 9.- Ferrocarril de Durango a Zumárraga. Movimiento general de viajeros del año 1889. Línea de Durango a Zumárraga (desde 26 de agosto)

Meses	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Total
-------	----------	----------	----------	-------

⁴⁷ Novo (1995), pp. 223-224.

⁴⁸ Ormaechea (1989), pp. 438, 441 y 448.

Enero	529	746	11.208	12.483
Febrero	509	708	10.503	11.720
Marzo	661	811	13.125	14.597
Abril	577	935	12.643	14.155
Mayo	830	1.205	14.681	16.716
Junio	1.753	1.616	23.692	27.061
Julio	3.023	2.356	16.411	21.790
Agosto	4.053	3.555	20.079	27.687
Septiembre	4.051	4.298	20.464	28.813
Octubre	1.914	2.523	18.706	23.143
Noviembre	2.745	691	11.537	14.973
Diciembre	1.184	2.752	13.742	17.678
Total	21.829	22.196	186.791	230.816

Fuente: *Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de Ferrocarriles de Durango á Zumárraga correspondiente al año de 1889*, Imp., Li. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1890, p. [12]

Cuadro 10.- Ferrocarril de Durango a Zumárraga. Movimiento general de viajeros del año 1890.

Meses	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Total
Enero	815	2.362	9.534	12.711
Febrero	952	2.306	9.784	13.042
Marzo	878	2.228	10.152	13.258
Abril	1.059	2.916	10.455	14.430
Mayo	2.708	1.405	18.047	22.160
Junio	3.762	1.851	20.162	25.775
Julio	6.306	2.593	18.530	27.429
Agosto	8.495	3.683	22.486	34.664
Septiembre	6.880	2.741	20.832	30.453
Octubre	3.308	1.517	17.127	21.952
Noviembre	2.106	2.207	10.406	14.719
Diciembre	2.672	2.254	13.922	18.848
Total	39.941	28.063	181.437	249.441

Fuente: *Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de Ferrocarriles de Durango á Zumárraga correspondiente al año de 1890*, Imp., Li. y Lib. de Juan E. Delmas, Bilbao, 1891, p. [14]

Como ya se ha advertido para el Ferrocarril Central de Vizcaya, también la estacionalidad fue una de las características definitorias de la línea de Durango a Zumárraga, atendiendo, precisamente, a los establecimientos balnearios y playas existentes en las cercanías de su trazado. También en este caso el segundo semestre, y en especial los cuatro meses correspondientes a la temporada estival, fueron los que más intensidad de tráfico registraron. Esto es algo que se observa claramente ya en 1889 (apertura del tramo Vergara-Zumárraga) y en 1890 (primer año completo de explotación de toda la línea). Más aún, tomando los cortes de 1892, 1899 y 1905, se observa que los meses de junio, julio, agosto y septiembre acumularon el 46,02, 48,42 y 47,155, respectivamente, del total de viajeros que circularon por la línea en esos años. Dichos porcentajes fueron aún más elevados en lo que a los rendimientos obtenidos se refiere, ya que para los mismos años y meses los rendimientos fueron del 50,09, 50, 62 y 47,86%, respectivamente, del total obtenido. Una vez hay que hablar de personas que se dirigían a los establecimientos balnearios y de recreo utilizando, por lo general, la primera clase, siendo ellos igualmente quienes utilizaban los coches salones de que

disponía la compañía y de los vagones buffets que recorrían la línea desde Bilbao hasta San Sebastián⁴⁹.

Cuadro 11.- Ferrocarril de Durango a Zumárraga. Distribución del número de viajeros por clases (1893-1898)

	1ª clase	2ª clase	3ª clase
1893	44.932	28.727	164.247
1894	44.405	30.833	163.422
1895	39.777	28.905	156.875
1896	35.690	32.077	155.491
1897	32.108	37.253	155.267
1898	30.187	36.807	161.775

Fuente: Ormaechea (1989), p. 444.

Cuadro 12.- Ferrocarril de Durango a Zumárraga. Distribución del número de viajeros por clases (1899-1905) (en miles)

	1ª clase	2ª clase	3ª clase
1899	36,7	44,8	193,3
1900	42,2	49,9	202,0
1901	34,8	70,1	221,0
1902	37,4	49,9	260,6
1903	45,9	43,8	274,5
1904	47,2	32,6	318,9
1905	46,6	36,9	334,7

Fuente: Ormaechea (1989), p. 449.

Llegado el ferrocarril hasta Elgóibar y Zumárraga, todavía quedaba un tramo importante hasta alcanzar San Sebastián. Era el viejo anhelo contemplado ya en la Concesión Vascongada de unir Bilbao con San Sebastián. De esta forma, la línea entre Elgóibar y San Sebastián hay que entenderla como la última sección de una línea directa que habría de unir ambas capitales, con una posible prolongación hacia la frontera francesa. En concreto, el 16 de octubre de 1890 se celebró una junta de suscriptores para allegar capital al proyecto, procediéndose posteriormente a la constitución de la sociedad anónima Compañía del Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián. La primera sección de la línea, la comprendida entre Elgóibar y Deva, quedó abierta el 3 de agosto de 1893. Dentro de esta línea, y para nuestro objeto de estudio, hemos de destacar la estación de Alzola, que daba acceso directo a su establecimiento de baños, con lo que los agüistas ya no necesitarían transbordar en Zumárraga para coger el carruaje que les acercase hasta allí. Desde luego, las altas cifras de viajeros en primera clase en los primeros meses de explotación de 1893 parecen estar vinculadas a la actividad turística, tanto a dicho balneario como a la playa de Deva. Más tarde, el 8 de abril de 1895, se abrió al público la sección entre San Sebastián y Zarauz, en el que la actividad turística también desempeñó un papel importante por la relevancia de las playas de estas dos localidades. Sólo quedaba pendiente, pues, el empalme entre Deva y Zarauz para completar el trazado, algo que no se produjo hasta 1901, cuando por fin se puso en explotación toda la línea y la tan ansiada unión por ferrocarril entre Bilbao y San Sebastián se hizo realidad prácticamente siglo y medio más tarde de lo esperado⁵⁰.

⁴⁹ Novo (1995), p. 229.

⁵⁰ Las dificultades económicas de la Compañía del Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián hicieron que la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya acudiese en su ayuda, firmando, el 27 de diciembre de 1897,

Cuadro 13.- Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián. Movimiento general de viajeros del año 1893. Sección Elgóibar-Deva

Meses	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Total	Promedio diario
Agosto*	4.744	2.017	8.112	13.303	458
Septiembre	4.397	846	6.467	9.141	304
Octubre	4.362	150	2.741	3.323	107
Noviembre	2.835	82	1.839	2.158	71
Diciembre	2.893	87	2.402	2.741	88
Total	19.232	3.182	21.561	30.666	203

*Comenzó la explotación el 3 de agosto

Fuente: *Memoria del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar á San Sebastián correspondiente al año 1893*, Imprenta y Litografía de Juan E. Delmas, Bilbao, 1894, tabla final.

Cuadro 14.- Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián. Sección de Elgóibar a Deva. Transporte y producto de viajeros y mercancías (en miles de pesetas)

	Viajeros		Mercancías	
	Número	Pesetas	Toneladas	Pesetas
1893	30,6	21,3	3,9	10,5
1894	57,2	35,8	14,7	37,2
1897	57,1	34,5	12,5	33,2
1898	61,9	37,2	14,1	35,7
1899	85,4	49	17,4	36,1
1900	87,6	52,9	16	34,2

Fuente: Ormaechea (1989), p. 475.

Desde luego, a tenor de los datos presentados, queda claro el peso que tuvo el transporte de viajeros en esta línea, algo que se reforzó aún más a partir de la puesta en explotación de toda la línea en 1901. En efecto, si en 1900 las personas movilizadas fueron 277.056, al año siguiente se alcanzaron los 393.092 viajeros, no dejándose de incrementarse esta cifra en los años sucesivos, llegándose a los 486.727 viajeros en 1905, último año de explotación individualizada de este ferrocarril. Ahora bien, aun siendo estas cifras elevadas y características de la estructura del transporte de esta línea, lo cierto es que el número de viajeros transportados en 1901 posiblemente hubiese sido mayor de haber contado con el material móvil necesario. La gran afluencia de viajeros en todas las estaciones, en especial en los meses de verano, hubiese precisado de un mayor número de trenes entre Bilbao y San Sebastián para cubrir la demanda existente. Algo que con el material móvil entonces disponible por la compañía resultó imposible. De ahí que la escasa capacidad de absorción de viajeros sea el culpable de que los rendimientos por este concepto no fuesen superiores. Y es que la estacionalidad fue una de las características más acusadas de este ferrocarril, siendo la actividad turística la principal causa de la misma. Desde luego, las playas guipuzcoanas, en especial San Sebastián, constituyeron un gran atractivo para el turismo de elite⁵¹, pero también el establecimiento de baños de Alzola, considerado entonces como uno de los mejores de

un convenio de colaboración mediante el cual se comprometía a terminar los trabajos pendientes. Desde luego, al Central le interesaba dicha operación en la medida en que sería la gran beneficiaria de la conclusión de la línea entre Bilbao y San Sebastián, además de pasar a ejercer un claro control sobre aquella compañía. (Olaizola (2007), I, p. 65).

⁵¹ Larrinaga (2007).

España⁵². Cestona, por su parte, estaba a escasos kilómetros de la estación de Zumaya. Así, el 53,3% de los viajes realizados en 1898 se hizo entre junio y septiembre, situándose en el 52,5 para 1901 y en el 50,2 en 1904, lo que significa que más de la mitad de los desplazamientos de viajeros se realizaba en los meses estivales, lo cual tenía también su correlato en los rendimientos obtenidos a lo largo del año: el 57% de los rendimientos brutos en 1898, el 54,6 en 1901 y el 52,5 en 1904⁵³.

Cuadro 15.- Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián. Transporte y producto de viajeros y mercancías (en miles de pesetas)

	Viajeros		Mercancías	
	Número	Pesetas	Toneladas	Pesetas
1901	393	612,6	54,6	215,8
1902	420,6	598,2	69,3	248
1903	413,2	629,7	77,1	283,6
1904	458,2	663,5	86,5	291,4
1905	486,7	708,6	83,4	298,4

Fuente: Ormaechea (1989), p. 484.

Como se observa en el cuadro 15, en lo que a la estructura de ingresos de la compañía se refiere, cabe mencionar que prácticamente un 70% de los mismos correspondió al transporte de viajeros, siendo el 30% restante al de mercancías. Y dentro del transporte de viajeros hay que tener en cuenta del peso de la 1ª clase, en torno a un 11%, frente a la 3ª clase, en torno a un 77,8%. Profundizando un poco más. Si atendemos a la estructura de viajeros por meses, los porcentajes serían los siguientes: en agosto el 16,40% y en septiembre el 14,5%, concentrando el verano (julio, agosto y septiembre) el 41,3%, la primavera (abril, mayo y junio) el 21,6%, el otoño (octubre, noviembre y diciembre) el 20,4% y el invierno (enero, febrero y marzo) el 16,6%⁵⁴.

Cuadro 16.- Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián. Movimiento general de viajeros del año 1904

Meses	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Total	Promedio diario
Enero	2.268	1.416	21.229	25.273	815
Febrero	2.196	1.353	20.055	23.604	813
Marzo	1.470	1.704	21.333	24.507	790
Abril	1.613	2.295	24.697	28.605	953
Mayo	2.510	2.276	27.576	32.362	1.013
Junio	3.315	2.695	29.117	35.127	1.170
Julio	8.179	4.761	38.318	51.258	1.653
Agosto	16.134	7.657	50.488	74.279	2.396
Septiembre	11.586	6.341	51.723	69.650	2.321
Octubre	4.648	2.866	28.955	36.469	1.176
Noviembre	2.556	1.573	22.846	26.975	899
Diciembre	1.860	1.739	26.543	30.142	972
Total	58.695	36.676	362.880	458.251	1.252

Fuente: *Memoria del Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián. Ejercicio de 1904*, Imp., Lib. y Enc. de Eléxpuru Hermanos, Bilbao, 1905, tabla final.

⁵² Reseña, p. 57.

⁵³ Novo (1995), pp. 266-270.

⁵⁴ Ormaechea (1989), pp. 485-486.

Pero, además, es importante señalar que para entonces se estaban produciendo algunos cambios en el comportamiento de la sociedad vasca del momento. En concreto, esas elevadas cifras de viajeros constatadas en los meses de verano no estuvieron generadas exclusivamente por las clases acomodadas, las grandes protagonistas del turismo de elite. Desde luego, hay que pensar en las clases medias y bajas que, lenta pero paulatinamente, se estaban incorporando al fenómeno turístico⁵⁵. Desde luego, por un efecto de mimetismo, nuevos grupos sociales trataban de imitar a las capas más adineradas de la sociedad, incorporándose a la actividad turística y al disfrute del ocio⁵⁶. En este sentido, la compañía no fue ajena a esta demanda, tal como se observa en la siguiente cita:

“En el ejercicio último han sido muy frecuentes las excursiones de agrupaciones políticas, religiosas y deportivas, á las que necesariamente debemos conceder facilidades y abaratamiento en el coste de los billetes, siendo esta la causa del menor ingreso correspondiente á cada viajero transportado, máxime con la reducción establecida en los precios al ser implantados los billetes kilométricos, que desde 1º de Junio del ejercicio de que nos ocupamos, vienen rigiendo con gran complacencia del público”⁵⁷.

Así las cosas, para principios del siglo XX cabe hablar de importantes cambios en el entramado ferroviario de vía estrecha vasco, teniendo como principal protagonista a la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, que, de las tres, era la que tenía las cuentas más saneadas. A este respecto, no hay que olvidar el contrato de alquiler que había firmado con el ferrocarril de Durango a Zumárraga en 1891 y que se prolongó hasta el 31 de diciembre de 1902. A cambio de dicho alquiler, abonaba la suma de 190.000 pesetas anuales para que aquella pudiera afrontar sus problemas de tesorería. Otro tanto cabe hablar del convenio ya mencionado con la Compañía del Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián. De hecho, durante sus primeros años de vida, el Central de Vizcaya se convirtió en un rentable negocio, repartiendo un interés del 215,5%, sin olvidar tampoco el beneficio extraordinario del 50% que supuso la ampliación del capital social de 1900. Ahora bien, la implicación en las obras del ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián y la construcción de la línea de Durango a Minas de Arrázola y a Elorrio (notable centro balneario vizcaíno) afectaron de forma notable a su situación financiera, al incrementar considerablemente sus niveles de endeudamiento. Hasta tal punto que en 1902 fue el último año en que la compañía repartió dividendos a sus accionistas⁵⁸. Desde luego, si ésta era la situación del Central, mucho peor lo era la de las Compañías del Ferrocarril de Durango a Zumárraga y de Elgóibar a San Sebastián, como ya se ha podido comprobar. De todos modos, dadas las relaciones existentes entre las tres compañías a través de sus suscriptores y de los miembros de sus respectivos Consejos de Administración, la idea de la fusión entre ellas surgió en 1894, si bien ésta tuvo que esperar hasta finales de 1906, cuando el laudo emitido por un grupo de amigos componedores fue finalmente aceptado por las tres compañías. En verdad, en el proceso de fusión se mezclaron e interfirieron las diferencias surgidas entre las Compañías de los ferrocarriles de Bilbao a Durango y de Durango a Zumárraga y el arreglo de la deuda del Ferrocarril de Elgóibar a San Sebastián, todo lo cual no hizo sino

⁵⁵ Novo (1995), p. 269.

⁵⁶ Para el caso de San Sebastián en el largo plazo, véase Larrinaga (2007).

⁵⁷ *Memoria del Ferrocarril de Elgóibar á San Sebastián. Ejercicio de 1904*, Imp., Lib. Y Enc. de Eléxpuru Hermanos, Bilbao, 1905, p. 6.

⁵⁸ Olaizola (2007), I, p. 81.

retrasar el proceso⁵⁹. Así las cosas, una Real Orden de 28 de agosto de 1908, del Ministerio de Fomento, aprobaba la fusión de las tres compañías, quedando obligada la nueva compañía de los Ferrocarriles Vascongados, respecto del Estado, en los mismos términos y con las mismas garantías que lo estaban las extinguidas compañías⁶⁰.

Cuadro 17.- Ferrocarriles Vascongados. Movimiento general de viajeros del año 1908

Meses	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Total	Promedio diario
Enero	3.229	6.136	60.054	69.419	2.239
Febrero	2.203	4.710	56.984	63.897	2.203
Marzo	2.583	5.120	62.794	70.497	2.274
Abril	2.909	5.687	56.156	64.752	2.158
Mayo	3.933	7.453	64.960	76.346	2.462
Junio	4.666	9.547	88.810	103.023	3.434
Julio	9.688	14.100	81.314	105.082	3.389
Agosto	13.359	17.972	106.567	137.898	4.448
Septiembre	10.493	13.508	96.503	120.504	4.016
Octubre	5.095	8.740	71.355	85.190	2.748
Noviembre	2.863	6.208	60.395	69.466	2.315
Diciembre	2.820	5.909	70.539	79.268	2.557
Total	63.821	105.090	876.431	1.045.342	2.856

Fuente: Compañía de los Ferrocarriles Vascongados: *Memoria del Consejo de Administración correspondiente al Ejercicio de 1908*, Imp., Lib. y Enc. de Eléxpuru Hermanos, Bilbao, 1909, tabla final.

En general, es posible hablar de efectos positivos de la fusión, algo que se manifestó en el aumento de los ingresos, acompañado de un descenso de los gastos. En dicha evolución de los gastos predominó el transporte de viajeros sobre el de mercancías hasta 1910, siendo a partir de 1911 cuando el acarreo de mercancías empezó a proporcionar más ingresos⁶¹. Por lo demás, tal y como se observa en 1908, la estacionalidad fue otra de las características propias del transporte de viajeros en los Ferrocarriles Vascongados. En este sentido, el peso de San Sebastián (expide el 13% y recibe el 18%) como la gran capital del turismo de playa resulta evidente, seguida de lejos de Deva (4,5% y 5%, respectivamente) y Zarauz (4,6% y 4,2%, respectivamente). Por el contrario, dos localidades con establecimientos balnearios como eran Elorrio y Zaldívar no llegaban al 2% en ambos sentidos⁶². Para estos años resultan evidentes las preferencias hacia el turismo de ola, frente a un termalismo en franco retroceso. Aunque en ese pequeño porcentaje de Elorrio y Zaldívar también hay que ver las reducidas dimensiones en sí del termalismo vasco, carente, como en el resto de España, de grandes ciudades termales o *villes d'eaux*, a diferencia de países como Francia o Alemania, por ejemplo⁶³.

⁵⁹ Ormaechea (1989), pp. 502-513. Para Olaizola (2007), I, pp. 82 y 126, la muerte de los principales inspiradores de la fusión, el presidente (Francisco N. Igartua el 20 de agosto de 1900) y el director gerente (Sabino Goicoechea el 15 de enero de 1901) del Central de Vizcaya, abrieron un largo periodo de desencuentros y abiertas hostilidades que se prolongaron durante varios años. Hay que recordara que Igartua era también presidente del Ferrocarril de Durango a Zumárraga y Goicoechea era el director gerente de las tres compañías implicadas en la fusión.

⁶⁰ Compañía de los Ferrocarriles Vascongados: *Memoria del Consejo de Administración correspondiente al Ejercicio de 1908*, Imp., Lib. y Enc. de Eléxpuru Hermanos, Bilbao, 1909, p. 41.

⁶¹ Ormaechea (1989), p. 513.

⁶² Ormaechea (1989), p. 517.

⁶³ Larrinaga (2011b)

Por más que la conexión entre Bilbao y San Sebastián era una aspiración que, insisto, venía de muy atrás, no lo era menos la idea de enlazar por ferrocarril la capital vizcaína con Santander. Pues bien, no fue hasta 1894 que se constituyó la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao a partir de dos líneas ya existentes, la de Zorroza a Balmaceda y la de Solares a Santander. Sobre esta base se creó la sociedad constructora que llevó a término una tercera línea que unió las anteriores y que discurrió entre la localidad vizcaína de Zalla y la cántabra de Solares, tramo que permitió finalmente la conexión directa entre las dos capitales mencionadas. Un tramo, por otro lado, de 78 kilómetros, que atravesaba un área en exceso montañosa, poco poblada y con escasos atractivos económicos. Pero un tramo necesario para el enlace mencionado, de suerte que si hasta entonces el tráfico terrestre discurría por la carretera de la costa, de 112 kilómetros, invirtiendo los viajeros entre 12 y 14 horas, con la construcción de la nueva línea el trayecto entre Bilbao y Santander se podría salvar en un tiempo cuatro veces inferior. Estas expectativas fueron las que determinaron la constitución de una sociedad para la construcción de dicho tramo en 1893, de suerte que la inauguración del mismo tuvo lugar el 3 de julio de 1896⁶⁴. Para nuestro propósito me interesa señalar que la línea férrea pasaba justo delante del balneario vizcaíno de Molinar de Carranza. Hay que decir que en 1872 existía un servicio regular de ómnibus entre Bilbao y dicho establecimiento, invirtiendo en el viaje 5 horas⁶⁵. Se trataba de un balneario que, si en 1877, presentaba un aspecto muy descuidado, en 1903, por el contrario, gracias a las inversiones hechas por su propietario, el industrial Ramón Bergé, estaba “en condiciones de competir con todos sus similares de España”⁶⁶.

Hasta aquí se han analizado los grandes proyectos ferroviarios de vía estrecha en el País Vasco y su relación con los establecimientos de baños termales, pero lo cierto es que existieron otros proyectos ferroviarios, que podemos denominar como menores, los cuales también afectaron positivamente a los balnearios vascos de finales del siglo XIX y principios de la siguiente centuria, sobre todo, a los vizcaínos. Así, durante esos años asistimos a la promoción de nuevas líneas ferroviarias en las proximidades de Bilbao destinadas, en su mayor parte, a conectar zonas de carácter rural próximas con vistas al abastecimiento de productos frescos en su mayoría y a mejorar la articulación de un territorio hasta entonces no beneficiado por el ferrocarril, canalizando así nuevos flujos de población. Como ya se ha dicho al hablar del Central de Vizcaya, en agosto de 1888 se abrió al servicio público el ferrocarril de Amorebieta a Guernica, conectando la capital vizcaína con la comarca del Urdaibai. Fue el primer tramo que inauguró la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, constituida tres años antes en Bilbao. Aunque esta línea, que posteriormente se extendería hacia la costa, alcanzando Pedernales en 1893, no tocaba en su recorrido ningún establecimiento balneario, lo cierto es que debió facilitar la llegada de agüistas al de Cortézubi, situado a unos cuatro kilómetros de Guernica. Hasta entonces, el único punto de partida hacia este centro termal había sido Bilbao, desde donde en 1877 partían una diligencia diaria o el coche correo⁶⁷. Todo parece indicar que con la puesta en marcha de este ferrocarril los accesos al balneario de Cortézubi habrían mejorado. Por su parte, a esa misma lógica respondió el ferrocarril entre Luchana y Munguía, en el valle de Butrón. Zona eminentemente agropecuaria, la inauguración de la línea en 1896 tuvo el atractivo de articular el trasiego de los habitantes de Munguía, Lújua, Sondica o Erandio para

⁶⁴ Novo (2005), pp. 197-199.

⁶⁵ *Reseña* (1872), p. 59.

⁶⁶ *Reseña* (1877), Molinar de Carranza, y *Reseña* (1903), p. 159.

⁶⁷ *Reseña* (1877), Cortézubi.

comercializar sus productos⁶⁸. Ahora bien, en el barrio de Larrauri, a unos tres kilómetros aproximadamente de Munguía, funcionaba desde hacía unos diez años un establecimiento termal, cuyas aguas habían sido declaradas de utilidad pública en 1887⁶⁹.

Otro tanto se puede decir de los establecimientos termales de Castillo y Elejabeitia y Villaro, en el valle vizcaíno de Arratia. En 1877 el acceso a estos balnearios se hacía mediante los coches que ponían los propios dueños de los establecimientos con salida desde la estación de tren de Bilbao⁷⁰. Pues bien, las cosas debieron cambiar sensiblemente con la puesta en marcha del tranvía de Bilbao a Durango y Arratia. Próximo a Bilbao, las actividades económicas predominantes en este valle a finales del siglo XIX eran la agricultura y la ganadería, a excepción hecha de la fábrica de cemento de Lemona. No obstante, desde el punto de vista turístico contaba con estos dos balnearios, los cuales, en cualquier caso, no eran de los mejores del País Vasco, aunque sus condiciones eran bastante buenas⁷¹. Dadas, por tanto, las limitadas potencialidades de la comarca, se optó por la construcción de un tranvía en vez de un ferrocarril, ya que los costes de establecimiento resultarían sensiblemente inferiores al aprovechar como explanación la calzada de la carretera de Bilbao a Vitoria. El servicio entre Lemona y Castillo y Elejabeitia dio comienzo en septiembre de 1899 mediante una explotación provisional con motor de sangre. Sólo unos años más tarde, el 1 d agosto de 1902 comenzaba el servicio con tracción eléctrica entre Lemona y Céanuri⁷².

Finalmente, habría que hacer mención de dos ferrocarriles que respondieron a iniciativas muy distintas, pero que, siquiera tardíamente, influyeron en cierto modo en la mejora de los flujos de visitantes a algunos de los balnearios más importantes de Guipúzcoa. Me estoy refiriendo, por un lado, al ferrocarril anglo-vasco-navarro, y, por otro, al ferrocarril del Urola. Por supuesto, no se trata aquí de entrar en la historia de estas dos líneas férreas, por lo demás, bastante conocida⁷³, pero lo cierto es que, durante el primer tercio del siglo XX, ambas líneas permitieron sumar al entramado ferroviario a algunos de estos balnearios. En 1918 la línea llegaba ya hasta Mondragón, beneficiándose, por lo tanto, de esta apertura el balneario de Arechavaleta, al cual, hasta entonces, se llegaba en coches bien desde Salinas de Léniz (desde Vitoria por el vasco-navarro), bien desde Vergara (desde Zumárraga por la Durango a esta localidad)⁷⁴. Más tardía aún es el denominado ferrocarril del Urola, impulsado finalmente por la Diputación Provincial de Guipúzcoa, la cual se hizo con la concesión en 1920, y no inaugurado hasta 1926. Esta línea pasaba por Azcoitia, donde se localizaba el balneario de San Juan, y más importante aún, por delante del balneario de Cestona, donde precisamente tenía una estación. De esta forma, se completaba el entramado ferroviario vasco en relación al fenómeno termal que aquí me ha interesado subrayar. Aunque es necesario señalar dos comentarios al respecto. El primero de ellos referido a los medios de transporte, ya que, cuando estas líneas se pusieron en funcionamiento, sobre todo, la segunda, el transporte por carretera era ya una realidad bastante extendida y un serio competidor a los ferrocarriles. En cierto sentido, se podría decir que el tren del Urola llegaba un poco tarde. Por su parte, el segundo tiene que ver con el termalismo como un fenómeno, en esos años diez y veinte del siglo XX, afectado seriamente por la

⁶⁸ Novo (2005), p. 220.

⁶⁹ Sarrionaindia (1989), p. 156.

⁷⁰ *Reseña* (1877), Elejabeitia.

⁷¹ *Reseña* (1877), Elejabeitia, y Sarrionaindia (1989), p. 258.

⁷² Olaizola (2004), pp. 20, 25 y 36.

⁷³ Sanz Legaristi (1990) y Arteché, Odriozola y Olaizola (2002).

⁷⁴ *Reseña* (1903), Arechavaleta.

competencia del turismo de playa. En verdad, se podría decir que desde finales del siglo XIX había comenzado ya un cierto declive del termalismo a favor del turismo de ola. De hecho, eso se observa perfectamente en el caso guipuzcoano, donde, desde la década de los noventa, se estaba produciendo un cierre progresivo de sus establecimientos termales⁷⁵.

Conclusiones

Si nos fijamos en la siguiente tabla, referida para el año de 1872, es decir, cuando sólo estaban construidas las líneas de vía ancha de Bilbao a Tudela y de Madrid a Irún, lo que se observa es que muy pocas estaciones estaban servidas directamente por el ferrocarril. De hecho, sólo un establecimiento termal, Nanclares de la Oca, distaba a prácticamente un solo kilómetro de la estación. Tomando como distancia los 10 o menos kilómetros, añadiríamos los de Ormaiztegui, Insalus (que no figura en la *Reseña* de 1872) y los alaveses de Salinillas, Barambio y Luyando. En cifras de afluencia, y suponiendo que todos llegasen por ferrocarril, algo que seguramente no fue así, tendríamos una cifra comprendida entre los 730 y los 750 agüistas. Si estamos hablando de un total de unos 15.850 bañistas⁷⁶, potencialmente viajeros del ferrocarril, la cifra de 740 equivaldría al 5,67% de los visitantes, un porcentaje ciertamente bastante bajo y que pone de manifiesto la importancia de los servicios de ómnibus que se organizaron entre las principales estaciones de ferrocarril y los centros termales. De hecho, los grandes centros termales vascos (Alzola y Cestona en Guipúzcoa y Urberuaga de Ubilla y los dos establecimientos de Elorrio en Vizcaya), siendo los que más afluyentes recibieron en 1872, estaban relativamente alejados de las líneas de ferrocarril. Éstas sirvieron para acercar a los viajeros al País Vasco, pero luego aquí fue necesario contar con un buen servicio de carruajes para acceder a los centros balnearios.

Establecimientos termales vascos y su proximidad al ferrocarril en 1872

	Estación más próxima	Kilómetros	afluencia
<i>GUIPÚZCOA</i>			
Ormaiztegui	Zumárraga	10	250
Gaviria	Zumárraga	14	250
Santa Águeda	Zumárraga/Vitoria	25/32	+1.500
Arechavaleta	Zumárraga	24	NC
Otálora	Zumárraga	24	NC
Escoriaza	Vitoria	20	800
Azcoitia	Zumárraga	12	600
Cestona	Zumárraga	22	1.600
Alzola	Zumárraga	28	1.800
Insalus	Tolosa	8	nc
<i>ÁLAVA</i>			
Salinillas de Buradón	Haro	8	200

⁷⁵ Larrinaga (2010).

⁷⁶ Esta cifra se obtiene sumando el total de visitantes constatados, considerando para Barambio 90 afluyentes, lo que suma 15.840, pero, al citar la fuente que en Santa Águeda aflúan más de 1.500 afluyentes, hemos redondeado la primera cifra, elevándola hasta los 15.850. Lamentablemente, al no constar en la fuente, los establecimientos de Arechavaleta y Otálora quedan fuera. Al estar situados a 24 kilómetros de la estación de Zumárraga, en verdad, esa cifra del 5,67% sería todavía menor.

Barambio	Amurrio	8	80-100
Luyando	Amurrio	6	100
Nanclares de la Oca	Nanclares de Oca	1	100
Aramayona	Zumárraga	26	200
Santa Filomena	Vitoria	14	100
Sobrón	Miranda	15	400
Cucho (Treviño, BU)	Miranda	14	250
VIZCAYA			
Elorrio*	Zumárraga/Bilbao	24/39	2.500
Urberuaga	Zumárraga	39	3.500
Villaro	Bilbao	26	350
Castillo-Elejabeitia	Bilbao	31	150
Zaldívar	Bilbao	33	300
Molinar de Carranza	Bilbao	50	800
Cortézubi	Bilbao	34	nc

* Dos establecimientos: Baños Viejos y Baños Nuevos

NC: no consta la afluencia

nc: no figura en la fuente trabajada

Fuente: *Reseña* (1872).

Realmente, la gran conexión entre los establecimientos termales del País Vasco y el ferrocarril se produjo gracias a la construcción de las vías ferroviarias de ancho métrico. Fue, por lo tanto, en las décadas finales del siglo XIX, durante la Restauración, cuando se produjo esta vinculación, precisamente durante la edad de oro del termalismo vasco. En este sentido, fueron los establecimientos de baños de Vizcaya los que más se beneficiaron de la construcción de estas líneas. ¿Tal vez por ello fueron los que en conjunto más pervivieron en el tiempo? Cabe recordar que, para 1900, en el caso guipuzcoano, habían cerrado ya Escoriaza, Santa Águeda, Otálora e Insalus. El de Gaviria se clausuró en 1904 y en 1926 el de Atáun⁷⁷. Por el contrario, de los establecimientos vizcaínos el único que debió cerrar sus puertas antes de 1900 debió ser el de Baños Viejos de Elorrio. Para 1904 debió hacerlo el de Larrauri y a principios de la década de 1920 los de Castillo-Elejabeitia y Echano⁷⁸. Para el caso de Álava, tras la Segunda Guerra Carlista desaparecieron los balnearios de Luyando, Barambio y Santa Filomena. Por el contrario surgió uno nuevo, el de Zuazo de Cuartango, con una estación a medio kilómetro del balneario (Abascal, 139). En la década de 1910 desaparecieron, a su vez, los de Aramayona (1910) y Nanclares (1914). Por su parte, el de Salinillas de Buradón debió funcionar con regularidad hasta los años veinte, si bien entre 1927 y 1950 continuó abierto, pero de manera intermitente. (Abascal, 100).

Como puede observarse en el siguiente cuadro, para principios del siglo XX, una buena parte de los establecimientos termales aún existentes en el País Vasco estaban conectados con una línea ferroviaria. La excepción más llamativa serían los casos de Cestona y Urberuaga de Ubilla. Respecto de este último, es cierto que las distancias se habían reducido sensiblemente, aunque no había una línea directa a este importante centro termal. En el caso de Cestona, sin embargo, la situación era la misma que tres décadas atrás, de forma que sólo con la línea del Urola, y ya en los años veinte del siglo XX, pudo contar con una estación de tren. Siendo los establecimientos vizcaínos, como ya se ha dicho, los más beneficiados por las nuevas líneas de ferrocarril, tampoco

⁷⁷ Para los detalles de estos cierres, véase Larrinaga (2010), p. 97.

⁷⁸ Sarrionandia (1989), pp. 77 (Castillo-Elejabeitia), 115 (Echano), 128 (Baños Viejos de Elorrio) y 158 (Larrauri).

podemos obviar ciertas mejoras en los centros guipuzcoanos. El caso más paradigmático, sin duda, el de Alzola, que para esas fechas contaba ya con una conexión ferroviaria directa. Ormaiztegui y Gaviria, por su parte, acortaron ahora sus distancias al partir los ómnibus de la estación de Beasain en lugar de la de Zumárraga. También las distancias al ferrocarril disminuyeron respecto del de Arechavaleta, aunque, en este caso, el hecho de tener que hacer un trasbordo siempre resultaba incómodo. Entre los alaveses, el de Aramayona siguió teniendo un déficit ferroviario notable, mientras que los renombrados balnearios de Sobrón y Cucho seguían dependiendo de la estación de Miranda de Ebro para el traslado de sus visitantes a principios del siglo XX. Lamentablemente, y frente al ejercicio practicado para 1872, ahora no podemos estimar la cifra potencial de visitantes llegados por ferrocarril, aunque, sin duda, debió ser mucho más elevada que en aquel año, ya que el número de establecimientos de baños servidos por ferrocarril aumentó considerablemente.

Establecimientos balnearios vascos y su proximidad al ferrocarril en 1903

	Estación más próxima	kilómetros	Compañía
GUIPÚZCOA			
Ormaiztegui	Beasain	8	Norte
Gaviria	Beasain	12	Norte
Arechavaleta	Salinas de Léniz/Vergara	8,5/14	Vasco-navarro
Azcoitia	Zumárraga	12	Norte
Cestona	Zumárraga	22	Norte
Alzola	Alzola	-	Elgóibar-SnSn
ÁLAVA			
Salinillas de Buradón	Haro	8	Norte
Aramayona	Zumárraga	26	Norte
Sobrón	Miranda	15	Norte
Cucho (Treviño, BU)	Miranda	14	Norte
Nanclares de la Oca	Nanclares de la Oca	1	Norte
Zuazo de Cuartango	Zuazo	-	Norte
VIZCAYA			
Elorrio*	Elorrio		Central de Vizcaya
Urberuaga de Ubilla	Olacueta/Elgóibar/Deva	16/17/16**	CdeV(1)/Elgóibar-SS(2)
Villaro	Villaro	-	Tranvía de Arratia
Castillo-Elejabeitia	Elejabeitia	-	Tranvía de Arratia
Zaldívar	Zaldívar	-	Central de Vizcaya
Molinar de Carranza	Molinar	-	Bilbao-Santander
Cortézubi	Pedernales	4	Amorebieta-Guernica
Echano	Amorebieta	3	Central de Vizcaya
Larrauri	Munguía	3	Luchana-Munguía
Muera de Arbieto	Orduña	1,5	Norte

*Dos establecimientos. Baños Viejos y Baños Nuevos.

** Agradezco a Olga Macías (Universidad del País Vasco) y Juanjo Olaizola (Museo Vasco del Ferrocarril) su ayuda a la hora de hallar estas distancias.

Fuente: elaboración propia a partir de *Reseña* (1903) y texto.

En definitiva, la expansión del ferrocarril, sobre todo, a partir de principios de la década de 1880, permitió unos mejores accesos a los establecimientos termales del País Vasco, sobre todo, para el caso de los vizcaínos. Este hecho coincide, a su vez, con una mejora en las instalaciones de los mismos, cuando las provincias vascas se consolidaron

como uno de los espacios termales más importantes de España. Existen pocos estudios sobre inversión de capital en los centros termales vascos, cierto, pero los datos fragmentados que hay así parecen confirmarlo⁷⁹. Al mismo tiempo, esta expansión de la industria termal debió tener repercusiones en otros sectores económicos, en especial en el terciario (sobre todo, en los empleos generados durante la temporada de baños, en la actividad comercial, etc.) y en el primario, en cuanto al suministro de bienes de consumo se refiere (carnes, verduras, productos lácteos, etc.). Son aspectos aún poco estudiados, pero sobre los cuales merecería la pena insistir. En este sentido, el ferrocarril no sólo sirvió para canalizar los flujos de afluyentes a los centros termales vascos, sino, sobre todo, para canalizar estas mercancías y el tránsito de personas vinculadas por motivos laborales a dichos establecimientos. Por lo que, en resumidas cuentas, cabe pensar en que aquél debió jugar un papel realmente importante en la articulación del espacio balneario vasco de la etapa de la Restauración, si bien se puede matizar esta importancia en la medida de que algunos de los principales balnearios vascos del momento (Cestona, Urberuaga de Ubilla o Sobrón) no tenían un acceso directo por ferrocarril, lo que no impidió su consolidación como señeros establecimientos balnearios a finales del siglo XIX y principios del XX.

Bibliografía

- ABASCAL, Gustavo (2000): *Antiguos balnearios alaveses*, Diputación Foral de Álava, Vitoria
- Anuario oficial de las aguas minerales de España, 1876-1877*, Madrid, Imprenta de Aribau y Cía., 1877.
- ARTECHE, Ignacio; ODRIOZOLA, Lourdes y OLAIZOLA, Juanjo (2002): *El Ferrocarril del Urola. 1926-1986*, Ayuntamiento de Azpeitia, Azpeitia.
- BARQUÍN, Rafael (2011): “El turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1880)”, comunicación presentada al X Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, Carmona.
- BARTON, Susan (2005): *Working-class organisations and popular tourism, 1840-1970*, Manchester University Press, Manchester.
- CAZ, M^a Rosario (2000): *El agua en el seno de las aguas. La ordenación del espacio balneario en el Cantábrico*, Universidad de Valladolid, Valladolid.
- DURIE, Alastair (2003): “Tourism and Railways in Scotland: de Victorian and Edwardian Experience”, in EVANS, A.K.B. & GOUGH, J. V. (eds.): *The Impact of the Railway on Society in Britain. Essays in honour of Jack Simmons*, Ashgate, Aldershot, pp. 199-209.
- FLETCHER, Allan (1993) “The role of landowners, entrepreneurs and railways in the urban development of the North Wales coast during the nineteenth century”, *The Welsh History Review*, 16 (nº3), pp. 514-541.
- GRANVILLE, Augustus B. (1971): *Spas of England, and principal sea-bathing places*, Adams & Dart, Bath, 1971, con Introducción de Geoffrey Martin.
- HEMBRY, Phyllis: *British Spas from 1815 to the Present. A Social History*, The Athlone Press, London.
- LARRINAGA, Carlos (2002): “El turismo en la España del siglo XIX”, *Historia Contemporánea*, nº 25, pp. 157-179.

⁷⁹ Para el caso guipuzcoano, el más estudiado, véase Larrinaga (2011a). Datos sueltos en Sarrionandia (1989), Abascal (2000) y Caz (2000).

- LARRINAGA, Carlos (2005): “La “Concesión Vascongada” y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)”, *Espacio, Tiempo y Forma (serie H^a Contemporánea)*, nº 17, pp. 67-92.
- LARRINAGA, Carlos (2006): *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*, Fundación Kutxa, San Sebastián.
- LARRINAGA, (2007): “El turismo y la ciudad de San Sebastián en la Edad Contemporánea. Un análisis en el largo plazo”, en BATTILANI, Patrizia y STRANGIO, Donatella (coords.): *Il turismo e le città tra XVII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*, Milán, Franco Angeli, pp. 108-126
- LARRINAGA, Carlos (2010): “Patrimonio del sector turístico: los balnearios. El caso guipuzcoano”, *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, nº29, pp. 91-101.
- LARRINAGA, Carlos (2011a): “Derechos de propiedad y capitalismo termal en el siglo XIX en Guipúzcoa”, comunicación presentada al X Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, Carmona (en prensa).
- LARRINAGA, Carlos (2011b): “Termalismo y turismo en la España del siglo XIX”, en BARCIELA, Carlos; MANERA, Carles; MOLINA, Ramon y DI VITTORIO, Antonio (eds.), *La evolución de la industria turística en España e Italia*, Palma, Institut Balear d’Economia, pp. 569-608.
- MILLWARD Roy (2003): “Railways and the Evolution of Welsh Holiday Resorts”, p. 212, in EVANS, A.K.B. & GOUGH, J. V. (eds.): *The Impact of the Railway on Society in Britain. Essays in honour of Jack Simmons*, Ashgate, Aldershot, pp.211-223.
- NOVO, Pedro A. (1995): *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y ordenación del territorio*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- NOVO, Pedro A. (2005): “Luces y sombras de una red ferroviaria en el País Vasco”, MUÑOZ, Miguel (dir.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, Fundación de los ferrocarriles Españoles, Madrid, vol. I pp. 151-240.
- OLAIZOLA, Juanjo (2004): *El tranvía de Arratia (1902-1964)*, BBK, Bilbao.
- OLAIZOLA, Juanjo (2007): *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián. 125 Años de Ferrocarril en Durango*, Eusko Tren, [San Sebastián].
- ORMAECHEA, Ángel M^a (1989): *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, ET/FV, Bilbao.
- Reseña de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del Norte de España y del Mediodía de Francia*, Madrid, 1872.
- Reseña de los principales balnearios de España por los médicos directores de baños*, Imprenta de Ricardo Rojas, 1903.
- SANZ LEGARISTI, Pedro (1992): *El Ferrocarril Anglo-Vasco y la Restauración en Álava (1880-1931)*, Diputación Foral de Álava, Vitoria.
- SARRIONAINDIA, Magdalena (1989): *Historia de los balnearios de Bizkaia*, Bilbao, Diputación Foral de Vizcaya.
- WALTON, John K. (1979): “Railways and resort development in Victorian England: the case of Silloth”, *Northern History*, v.XV, pp. 191-209.
- WALTON, John K. (1981): “The demand for working-class seaside holidays in Victorian England”, *Economic History Review*, 34, pp. 249-265.
- WALVIN, James (1978): *Beside the Seaside*, Allen Lane, London.

