

Implicaciones sociales de la construcción ferroviaria en el norte de España a mediados del siglo XIX

Rafael Ruzafa Ortega¹ (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

Resumen

Esta comunicación aborda las implicaciones sociales de la primera construcción ferroviaria (1850-1868) en una región norte de España que incluye ocho provincias y cinco líneas férreas. Destaca tres grandes aspectos de atención.

En primer lugar, las complejas relaciones entre élites y población común. Distingo entre élites nacionales, provinciales y locales, con puntos de vista e intereses no siempre coincidentes al respecto de la construcción de los tendidos ferroviarios. Algunas élites compaginan la preminencia política y el negocio.

En segundo lugar, la construcción ferroviaria, paradigma del progreso, se revela plasmación material y simbólica de un programa nacionalizador español en el que intervienen agentes extranjeros decisivos.

En tercer lugar, las obras públicas en general y el ferrocarril en particular se convierten en laboratorio de una organización del trabajo a gran escala plenamente capitalista. Movilizan a millares de trabajadores de forma itinerante, cualifican mano de obra, introducen la subcontratación y generan una desatendida conflictividad laboral.

¹ La Fundación Museo Vasco del Ferrocarril financia el proyecto de investigación “Historia social de la construcción ferroviaria en el norte de España (1850-1868)”, dirigido por Rafael Ruzafa en el Instituto de Historia Social Valentín de Foronda de la Universidad del País Vasco.

Implicaciones sociales de la construcción ferroviaria en el norte de España a mediados del siglo XIX

Rafael Ruzafa Ortega (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

La construcción es una fase singular de las obras públicas, en la que los proyectos se trasladan del papel al paisaje. Obviamos en esta comunicación los proyectos no finalizados, por más que afectaron a la cuestión ferroviaria. Tenemos en España, desde los clásicos, un conocimiento preciso del marco jurídico del ferrocarril y de sus empresas, pero emprendido desde la perspectiva de la explotación. En conjunto, la historiografía apunta un principio básico para la fase previa, que las empresas concesionarias pusieron el ahorro de costes por encima de cualquier consideración².

Desde luego, sus gastos en lo que hoy llamaríamos imagen fueron reducidos (pequeñas donaciones para pobres y partidas para prensa). Las empresas tenían la necesidad de acabar la fase de construcción para empezar a cobrar las subvenciones del Estado y poner en explotación los tendidos. Aunque el tiempo histórico se aceleró en la primera construcción (1850-1866), en medio del proceso se asistió a éxitos y fracasos que condicionaban el conjunto de la vida pública. Problemas constructivos devinieron en financieros, y viceversa. Aperturas parciales animaron el resto de secciones, como detenciones prolongadas las deprimieron. Los accidentes, tan frecuentes en las pruebas entre el final de la construcción y el comienzo de la explotación, dejaron impronta entre la población.

Mi investigación en curso aborda las implicaciones sociales en una región norte de España que incluye ocho provincias y cinco líneas férreas. Las provincias son Santander, Palencia, Burgos, Logroño, Navarra y las tres vascas. Las líneas construidas antes de la Revolución de 1868 son la pionera Santander-Alar del Rey, el ferrocarril del Norte Madrid-Irún (con ramal Venta de Baños-Alar del Rey), la Bilbao-Tudela, la Zaragoza-Alsasua y la Palencia-Ponferrada. Todas ellas fueron absorbidas en las décadas de 1870 y 1880 por la compañía del Norte, auténtico líder regional, en el proceso de concentración del sector. Quedan fuera del grueso del estudio, aunque encajan en la cronología y están presentes a muchos efectos, el temprano Langreo-Gijón, el pequeño ferrocarril minero construido y explotado por la Diputación General de Vizcaya y el también minero construido y explotado por el Crédito Mobiliario Español (CME) entre las localidades palentinas de Quintanilla de las Torres y Orbó.

Se presentan tres bloques principales de investigación.

1. Las élites, promotoras con muchos intereses

La vida pública del tercio central del siglo XIX estuvo presidida por las élites. La posición de esos sectores, en cuyo seno se concibieron las políticas en general y las de infraestructuras en particular, se mantuvo hasta los años finales de la centuria distante de la de las clases populares y trabajadoras. Negocios particulares y cargos políticos se presentaron estrechamente vinculados, en un sector con un componente especulativo descomunal, ya trabajado por la historiografía. Esas élites movilizaron recursos e influencia para la primera construcción ferroviaria en España. Distinguimos entre élites nacionales, provinciales y locales, con puntos de vista e intereses no siempre coincidentes al respecto de la construcción de los tendidos.

² Los clásicos son Waiss (1987 [1ª edición 1968]); Tortella Casares (1972); Casares Alonso (1973); Bermejo Vera (1975); Artola (dir., 1978). Continuaron su labor incorporando otros elementos Antonio Gómez Mendoza, Ascensión Leza, Emerenciana-Paz Juez, Francisco Comín, Francisco Pérez, David Lentisco y Luis Santos Ganges, entre otros.

Las élites nacionales estuvieron en los peldaños decisivos del Estado y en los consejos de administración de las empresas concesionarias. Los parlamentarios, ministros y directores generales de Obras Públicas transitaron con naturalidad de sus puestos de responsabilidad estatal a la iniciativa privada y viceversa. La comisión general de ferrocarriles de España, sindicato patronal de empresas concesionarias de ferrocarriles se constituyó tan temprano como en enero de 1863. Su propósito era la defensa de intereses comunes principalmente ante los aparatos del Estado, aunque también planteó “que se cambie recíprocamente la lista de los empleados que se despidan”. Llegada la crisis financiera, acordó “solicitar del Gobierno una compensación de los enormes perjuicios que ha originado a las compañías la exigüidad de los presupuestos oficiales”³. Pese a la hostilidad parlamentaria, los últimos gobiernos isabelinos abrieron nuevas vías de subsidio.

En la región septentrional que estudiamos las compañías del Norte, del Noroeste y Zaragoza-Pamplona desarrollaron su actividad en la Corte, cerca de sus respectivos sostenes financieros, de los puntos sensibles del Estado y de los mentideros de las grandes decisiones. Las aportaciones a la prensa, tanto general como especializada, estuvieron a la orden del día. Las élites nacionales participaron de la pugna continental entre grandes consorcios (Rothschild vs. Pereire⁴) y tenían secciones de sus consejos de administración en París, en cuya Bolsa cotizaban. Los comités de París del CME y desde 1859 del Norte gestionaron directamente la construcción entre Burgos e Irún. En los mismos años el grupo Pereire conectó la frontera de Hendaya con la compañía/red francesa del Midi, que enlazaba el Cantábrico y el Mediterráneo, de la que también eran concesionarios.

Las compañías del Santander-Alar y del Bilbao-Tudela establecieron sus sedes en Santander y Bilbao, y desde allí tejieron sus proyectos. Las relaciones de ambas con la capital de España se sustentaron sobre intermediarios prestigiosos. Circunscribimos estas dos compañías al ámbito provincial de actuación de las élites, en el que captaron suscriptores. Fuera de sus provincias matrices hicieron lo mismo que las otras, desplegar gestores de perfil mediano. La compañía del Norte alcanzó acuerdos de calado con las élites y las instituciones forales guipuzcoanas y alavesas, y la Zaragoza-Alsasua hizo lo propio con las navarras.

En general, las élites provinciales privilegiaron las capitales sobre el resto del territorio. Allí se reunieron, con impacto en ciudades de menos de treinta mil habitantes, las juntas de accionistas o convocatorias análogas. Las construcciones debieron empezarse siempre en las capitales para que los suscriptores de acciones y obligaciones visualizaran su inversión. La memoria a la junta de accionistas del Santander-Alar del Rey de enero de 1855 lamentaba que “no es porque sean de poca consideración las [obras] ejecutadas entre Alar y Reinosa (...). Es bien seguro que si todos estos trabajos hubieran podido hacerse en la Sección inmediata a esta Capital, otro sería el prestigio de la Empresa”.

Precisamente en la ciudad de Santander se suscitó en la relación entre negocios ferroviario e inmobiliario uno de los debates más grandes de la región entre élites. El aprovechamiento de los terrenos arrebatados al mar en el ensanche de Maliaño, y dónde debía ubicarse la estación, enfrentó a compañías, instituciones, posiciones políticas y prensa. Por los estudios de Luis Santos Ganges sabemos que el ferrocarril precedió a los ensanches y los condicionó al quedarse en las periferias. Otros ensanches tomaron la estación como referencia positiva. En el caso de Vitoria un contratista

³ Actas de la reunión de Madrid del consejo de administración de la compañía del Norte de 29 de abril de 1864 y 1 de abril de 1865.

⁴ López Morell (2005) y García García (2007).

local de la compañía del Norte, Vidal de Arrieta, a continuación de la entrada en explotación se hizo cargo de la construcción del ensanche con el favor del ayuntamiento y la Diputación General⁵.

Los intereses de las distintas élites provinciales de la región, vinculados a los respectivos trazados, chocaron a lo largo del período de construcción ferroviaria. Dentro de estrategias europeas enfrentadas, el caso más sonado sin duda fue el del proyecto por los Alduides, que en la región norte española movilizó a las élites de las provincias de tránsito del Norte y a sus aliados Pereire contra las provincias de tránsito del MZA y del Zaragoza-Alsasua y sus aliados Rothschild:

Sabido es que la pretensión de prolongar la línea de Zaragoza, con independencia de la del Norte, hasta la frontera francesa, se ha reproducido con tenaz porfía en casi todas las legislaturas. Unas veces se ha propuesto que el ferro-carril parta desde Pamplona y pase por los Alduides; otras que se derive un ramal desde la línea misma de Alsasua; ya se ha pedido de un modo vago y genérico la concesión de un ferro-carril, que partiendo de la línea de Zaragoza a Pamplona, termine en el límite que divide nuestro territorio del del Imperio vecino; ya de una manera más precisa y concreta se ha solicitado que el camino de hierro parta de Pamplona y pase por Villaba, Larrasoña y Eugui⁶.

Las compañías del Norte y del Zaragoza-Pamplona tuvieron otros muchos encontronazos durante el proceso de construcción, que la primera concluyó en 1864 y la segunda al año siguiente con la apertura del tramo entre Pamplona y Alsasua, donde ambas conectaban. Las élites montañosas opusieron en 1861 exitosa resistencia a las gestiones realizadas por el grupo Pereire para la adquisición del entonces denominado ferrocarril de Isabel II, que no conseguía superar las dificultades orográficas en la mitad de su trazado, a partir de Reinosa. Pese a solidaridades fueristas perceptibles entre las élites vizcaínas y alavesas, se rompieron cuando las primeras decidieron conectar el ferrocarril de Bilbao con el del Norte en Miranda de Ebro en vez de en Vitoria. El diputado general de Álava, Pedro de Varona, escribía en mayo de 1857 al prohombre alavés, entonces diputado a Cortes, Pedro de Egaña:

Lo que falta es que la ciencia reconozca los puntos que hemos indicado como convenientes y a no dudar que ella confirmará nuestro empeño. Para esto hay que tener en cuenta 1º que los Bilbaínos han hecho a su antojo los estudios del trazado de Orduña. 2º que han rebajado notablemente el presupuesto. 3º que a nadie se ha oído. 4º que es opinión unánime que ni con 60 millones más de los 92 presupuestados se ejecuta la obra. 5º que el señor [Manuel M^a] Uhagón ha renegado de su proyecto Arratia. 6º que son Bilbaínos más que ingenieros, los que en primera línea figuran en este asunto, y 7º que se ha procurado conducir los trámites de la vía bilbaína a la sombra de un misterio, que es el más potente testimonio de la inconveniencia de aquella⁷.

⁵ Memoria para la junta general de accionistas del ferrocarril Santander-Alar del Rey de 31 de enero de 1855 en Archivo Histórico Provincial de Cantabria (Fondo Sautuola): legajo 14-82. Santos Ganges (2007), pp. 242-247 sobre la cuestión santanderina. Incide en ella *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid) de 3 y 24 de noviembre y 22 de diciembre de 1861 y 19 y 26 de enero de 1862. Sobre Vitoria Rivera (2008).

⁶ *Exposición a las Cortes elevada por la Compañía de los ferro-carriles del Norte de España, con motivo de la proposición de ley presentada al Congreso de los Diputados en 5 de mayo de 1865 para la concesión a la provincia de Navarra de un ferro-carril que partiendo de Pamplona termine en la frontera francesa*, Establecimiento Tipográfico de Estrada, Díaz y López, Madrid, 1865, p. 7. Sobre la cuestión de los Alduides Vidal Reich (1999), Larrinaga Rodríguez (2002) y Suso Espadas (2006).

⁷ Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajo 321-14.

En general, las élites locales fueron ganadas por las nacionales y provinciales, que aplicaron su persuasión y sus redes clientelares, al proyecto de construcción ferroviaria que les concernía. A tal fin aportaron recursos (suscripciones, derramas, inversión de bienes de propios vendidos, cesiones baratas de terrenos o de materiales de construcción) y atenuaron conflictos (ante expropiaciones o intercepciones de servidumbres). Pero no faltaron resistencias y desobediencias, puesto que las élites locales tenían sus propios intereses sobre el terreno y debían responder ante sus vecindarios. Llamativamente, cuando reclamaron a empresas *mal vistas* por las élites provinciales, como les ocurrió a los pueblos alaveses del tránsito de la línea Bilbao-Tudela, no fueron refrenadas sino todo lo contrario.

La obligación de financiar los tendidos ferroviarios fue mal recibida por localidades que quedaban marginadas de los nuevos circuitos. En las provincias de régimen común el gobierno animó a los municipios a invertir el 80% de las ventas de sus bienes de propios concernidos por la construcción en obligaciones de las compañías ferroviarias. El gobernador civil de Burgos manifestó a aquella Diputación Provincial “la excitación que ha recibido del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación del Reino para que coopere a que esta Corporación, el Ayuntamiento y personas de prestigio de la provincia influyan a que los Ayuntamientos inviertan, no desatendiendo sus obligaciones, parte del producto de los bienes de propios en obligaciones del Ferrocarril del Norte, como lo desea la compañía del mismo”, y se recoge en las actas de su consejo de administración. La gestión se desdobló con reuniones de los diputados provinciales, los alcaldes de las cabezas de partido judicial y dos alcaldes más de cada partido. Se constató que muchas ofertas eran condicionales, y la “total negativa de muchos pueblos a destinar cantidades”⁸.

De otra manera por su especificidad foral, localidades vizcaínas como Baracaldo rehuyeron la obligación de contribuir al Bilbao-Tudela que había establecido su Diputación General. Las representaciones de las localidades de tránsito fueron mucho más comprensivas con las necesidades de las empresas y los contratistas, que generaron expectativas de toda índole. Ocurrió en la provincia de Burgos y en la de Santander. El periódico madrileño *El Heraldo* informaba a finales de 1851 que el ayuntamiento de Reinosa ofrecía a la empresa del ferrocarril de Santander “suscribirse por cierta cantidad además de indemnizar de su cuenta los terrenos particulares que la vía ocupe en aquella jurisdicción, cuyo valor tomará en acciones”. Seis años más tarde el ayuntamiento de Orduña solicitaba a la recién constituida empresa del Bilbao-Tudela

poner aquí los talleres, por haber terrenos abundantes y más baratos que en Bilbao y otros puntos, así como también maderas, teja, ladrillo y las demás primeras materias para construcción de edificios, pudiendo además tener jornaleros y otros oficiales y empleados con más bajo sueldo por razón de estar las habitaciones y los primeros artículos de la vida a precios módicos⁹.

En paralelo las élites de las pequeñas localidades pugnaron entre sí para conseguir estaciones o al menos apeaderos, que las compañías no estaban en condiciones económicas de satisfacer. En Vizcaya tres localidades pagaron al Bilbao-Tudela para que lo estableciese en Miravalles. En Palencia la localidad de Cabañas lo consiguió, con apoyo de su gobernador civil. En Burgos la

⁸ Actas de la Diputación Provincial de Burgos de 26 de mayo, 8 de julio y 21 de setiembre de 1859.

⁹ Archivo Municipal de Barakaldo: legajo 115 A-3. Actas del ayuntamiento de Orduña de 27 de setiembre de 1857 (talleres) y 22 de marzo de 1863 (exención para Baracaldo). En Archivo Foral de Bizkaia (Administrativo-Órdenes y circulares del Señorío de Vizcaya): Registro 59, el estado comparativo de ingresos y gastos para el bienio 1864-1865, de mayo de 1866, en que la Diputación General de Vizcaya constataba que los municipios de Baracaldo y Deusto no habían cerrado sus cuentas para el ferrocarril. Sobre Reinosa *El Heraldo* (Madrid) de 17 de diciembre de 1851, en Archivo Histórico Provincial de Cantabria (Fondo Sautuola): legajo 25-41.

estación de Villazopeque se trasladó a la vecina Pampliega, después denominada por el término municipal, Villaquirán de los Infantes. En Álava la compañía del Norte aceptó apeaderos junto a las fábricas de harinas de Manzanos y de fundición de Araya. Menos fortuna tuvieron en sus reclamaciones, de índole comarcal, la burgalesa La Puebla de Arganzón y las guipuzcoanas Cegama, Villafranca de Ordicia y Villabona. Obviamente, en décadas posteriores estas y otras localidades consiguieron que el ferrocarril se detuviera en sus términos.

2. Factor de nacionalización ambiguo¹⁰

La construcción ferroviaria, paradigma del progreso, se revela desde los primeros textos reguladores plasmación material y simbólica de un programa nacionalizador español. El gran argumento fue la vertebración del territorio como clave del propósito nacionalizador, relacionando los intereses y bienestar locales con los del conjunto del país. Asimismo, se incidió en el alcance comparado de los niveles de desarrollo del resto de países europeos. La dotación de un cuerpo crucial de funcionarios muy implicado con los proyectos liberales, el de ingenieros de caminos, canales y puertos, repartido por el territorio, incidió también en la pretensión nacionalizadora. En 1853 el ingeniero Ángel Retortillo, que al poco pasaría al servicio de José de Salamanca, escribía:

Para quienes duden de la conveniente aplicación y de la urgente necesidad de los ferro-carriles en España, permítasenos exponer los resultados que de ellos nos podemos prometer. Completar la unidad nacional, consolidando nuestras libertades (...), multiplicar nuestra riqueza hasta un límite imposible ahora de prever (...). Por último, la causa de la humanidad en España, habrá recibido un impulso bienhechor el día en que sus pueblos unidos al resto del continente por las vías férreas, acrediten que pertenecen a la gran familia europea¹¹.

Los publicistas de la época reprodujeron ese orgullo de estar en la senda correcta con respecto al ferrocarril en construcción, que en el caso español no tuvo correlatos bélicos, aunque sí una cierta tutela militar (ancho de vía diferente del francés, Miranda de Ebro-Tudela por la margen derecha del Ebro, paso del ferrocarril del Norte por la bahía de Pasajes, oposición al proyecto de Alduides...). Las preocupaciones patrióticas, desde luego, siguieron formando parte de la preeminencia de las élites respecto a la población común.

Las élites fueristas vascas participaron de pleno del entusiasmo modernizador-nacionalizador español que representaba el ferrocarril, si bien aún no se había mostrado la corriente fuerista-traditionalista. Aunque con la precaución que merecen las fuentes literarias, lo ilustraremos con la apertura de un himno con motivo de la inauguración en San Sebastián en 1858 de las obras de la línea del Norte. Se muestran, rípidos incluidos, los recursos historicistas tan queridos en la exaltación nacional decimonónica:

Loor a las artes
 Al genio creador
 El mundo obedece
 Sumiso a su voz
 Nobles hijos de Elcano y Oquendo
 Si queréis igualar en gloria
 Preguntad a la voz de la historia
 Lo que espera del genio español

¹⁰ Sirve de base a este apartado Ruzafa Ortega (2010).

¹¹ Ángel Retortillo, "Caminos de hierro", *Revista de Obras Públicas* (Madrid) de 1 de junio de 1853. Sobre el cuerpo Martykánova (2007).

El clarín de la guerra enmudece
Ya la paz sus pendones ondea
Por la tierra y el mar centellea
De las artes el fúlgido sol¹².

Sin embargo, en la construcción ferroviaria del norte de España intervinieron agentes extranjeros decisivos. Nos detendremos en los casos más relevantes, los grandes contratistas. La compañía del Norte, en manos del grupo empresarial Pereire, tuvo empleados y subcontratistas franceses preferentemente. El británico Thomas Brassey contrató la construcción Bilbao-Miranda de Ebro, y desplegó a agentes de su nacionalidad. El primer contratista general del Santander-Alar del Rey fue el británico George Mould. De igual manera, el contratista de la primera sección, Palencia-León, del que había de ser ferrocarril del Noroeste, fue el francés Hubert Debrousse. La sección se inauguró en noviembre de 1863. Ese mismo mes Debrousse acordó con José Ruiz de Quevedo, vinculado a la compañía concesionaria, la cesión del contrato general de obras de la siguiente, León-Ponferrada. En junio de 1864 Ruiz de Quevedo obtuvo la concesión de los tramos hasta La Coruña, que al poco traspasó a la Compañía del Noroeste. A cambio se reservaba la construcción general. La línea se terminó en los primeros años de la Restauración¹³. Por el contrario, la construcción de la línea Zaragoza-Alsasua se reservó de principio a fin para uno de los grandes contratistas españoles, José de Salamanca, ennoblecido en el transcurso de la obra.

La condición de extranjero fue percibida como mancha incluso en la vida social de las élites. En este sentido los informes de los cónsules franceses e ingleses a sus gobiernos tienen que resultar interesantes. Su consulta forma parte de nuestra agenda. George Mould y su agente Philip Sewell estuvieron fuertemente respondidos dentro del cuerpo de accionistas del ferrocarril de Santander en parte por su nacionalidad, si bien no debe olvidarse que en buena medida las críticas procedieron de contratistas locales interesados en la competencia. Rescindido su contrato en Santander, desde finales de 1863 contrató la construcción del ferrocarril compostelano hasta el puerto de El Carril. Sewell trabajó para los subcontratistas de la sección Miranda de Ebro-Castejón de la línea de Bilbao.

El agente y además socio de Thomas Brassey en la contrata de la otra sección del Bilbao-Tudela, Thomas Bartlett, tuvo durante su estancia un montón de denuncias judiciales a varios niveles. Queremos destacar, reconozcamos que con una pizca de frivolidad, la realizada por los dueños de una conocida fonda en Portugalete, a quienes se negó a pagar una comida con decenas de invitados celebrada el 13 de agosto de 1859. “El Sr. Bartlett ha creído que por ser inglés o extranjero se le cargó más la cuenta de los líquidos”, señaló el representante de los denunciadores, que lo negaba:

Enhorabuena que la cualidad de extranjero no le sea perjudicial, o no sea una razón para abusos, pero tampoco ha de tener la pretensión de que esa circunstancia le sirva para pagar menos que los naturales de aquí: siempre que aparezca que se haya observado una estricta igualdad, o que lo mismo se ha cobrado en dicha fonda a vizcaínos, castellanos, franceses como ingleses, por esa clase de vinos superiores¹⁴.

¹² *Himno cantado en la solemne inauguración del Ferro-Carril del Norte celebrada en San Sebastián el día 22 de junio de 1858*, partitura y folleto en Centro Cultural Koldo Mitxelena: 091 APA doc-34 y C-563 F-27 respectivamente.

¹³ Veiga Alonso (1999).

¹⁴ Sobre las tensiones en torno a George Mould Archivo Histórico Provincial de Cantabria (Fondo Sautuola): legajos 14-83, 14-85, 14-87, 14-88 y 14-96. Su presencia en Galicia en la memoria para la junta general de accionistas del Ferrocarril Compostelano de 5 de marzo de 1865 en *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid) de 19 de marzo de 1865. Sobre Philip Sewell y Thomas Bartlett Archivo Foral de Bizkaia (Judicial): legajos JCR 3866/024 y JCR 0392/012. Biógrafo de Brassey, Walker (1969), en el ferrocarril de Bilbao pp. 106-108.

Buena parte de los trabajadores especializados en las tareas más exigentes, se reclutaron en otros países donde las obras habían generado experiencia. Resultó singularmente cierto en la reparación de maquinaria y los trabajos de excavación de túneles, pero también en otros aspectos paralelos de la construcción de los tendidos ferroviarios. La prensa bilbaína constataba:

Es digno de ser visitado el grande almacén que la empresa del ferro-carril construye sobre la estación de Abando (...). Si a nuestros artesanos o artífices de carpintería se les hubiera encargado una obra semejante, la sola idea de sostener un tejado, por ligero que fuese, de más de 140 pies de largo por más de 100 de ancho, les hubiese asombrado. Y sin embargo nada hay más sencillo que ejecutarlo, una vez visto. Por esto conviene que vengan los extranjeros a enseñarnos lo que es la ciencia y el arte hábilmente combinados, para que les imitemos.

Algo semejante debió de ocurrir con los empleados de oficina. Con motivo de que el CME enviara jóvenes españoles a formarse con sus socios franceses de la línea del Midi para el Córdoba-Sevilla, “creando un plantel de empleados”, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* aseguraba en 1858 que “traer servidores y empleados de Francia, Inglaterra o Bélgica, es el recurso ordinario de todas las compañías”. El contacto de los trabajadores extranjeros con la población española resultó tanto o más complicado que el de sus superiores. En algunas ocasiones revelaron sentido del humor:

Regino de Araujo vecino de esta ciudad de Vitoria a V.S. respetuosamente, expone que, habiendo llegado a su noticia que los Yngleses Lor Tomas y Lor Jorge, maestros de las obras de el Camino Ferril de Bilbao a Miranda de Ebro, que están trabajando en la construcción de un Arco al frente del Puente de la Villa de Hereña en la ribera alta y en el término titulado el Cañamal, se han intrusado juntamente con su cuadrilla de trabajadores en una heredad propia del exponente, causándole en ella graves perjuicios¹⁵.

Portadores nunca escondidos de tantas nacionalidades dejaron su sello en los momentos simbólicos, de entre los cuales singularizamos tres: las inauguraciones de las obras, las inauguraciones de las explotaciones y las celebraciones de fin de trabajos. Los rituales que acompañaron a esas fiestas, de distinto nivel según quién las organizase y dónde tuvieran lugar, fueron muy reveladores. Las de fin de obras tuvieron menos trascendencia elitista pero mucha más carga emocional en el interior del mundo del trabajo. En febrero de 1864 el ingeniero jefe de la construcción Burgos-Irún escribió a su consejo de administración “participando que el túnel de Oazurza [en Cegama, Guipúzcoa] estará perforado del todo el día 8, e invitando a los Sres. Administradores a que asistan a la ceremonia que en tales ocasiones es costumbre celebrar entre los ingenieros y obreros”¹⁶. Estamos preparando un artículo monográfico sobre las inauguraciones, sus rituales y sus significados.

Otros aspectos, como la denominación de las locomotoras, se utilizaron con clara intención nacionalizadora¹⁷.

¹⁵ *Irurac-Bat* (Bilbao) de 12 de junio de 1861 sobre almacén. *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid) de 28 de febrero de 1858 sobre empleados traídos del extranjero. Sobre lores obreros Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajo 321-17.

¹⁶ Acta de la reunión de Madrid del consejo de administración de la compañía del Norte de 4 de febrero de 1864.

¹⁷ Reder y Sanz (2000); También Ruzafa Ortega (2010), pp. 394-395.

3. El mundo del trabajo

Las obras públicas en general y el ferrocarril en particular se convirtieron en laboratorio de una organización del trabajo a gran escala plenamente capitalista, cuando la primera industrialización asomaba en la región. Partimos de un replanteamiento de las visiones homogéneas de las clases trabajadoras. La comunidad laboral de las obras públicas, itinerante por definición, operó con cohesión interna y mucha autonomía, por más que guardó vínculos con los sectores urbanos de la construcción, con algunas industrias rurales (herrajería, cantería) y con la gran bolsa de trabajadores no cualificados¹⁸.

Desde luego la construcción ferroviaria reclamó mucha mano de obra sin cualificación, y también mucha cualificada encargada de las denominadas obras de arte o de fábrica. A falta todavía de otras formas de aprendizaje, fue escuela de formación profesional sobre el terreno. Sin duda a mediados del siglo XIX resultó el sector más demandador y condicionador del mercado de mano de obra. A escala regional para los trabajadores no cualificados, cuidando la estacionalidad agraria o compitiendo con jornales elevados:

Ferro-carril de Palencia a Ponferrada. Según un aviso que ha publicado la empresa constructora de este ferro-carril, deseando poner en armonía sus intereses con los de los propietarios del país, suspendió la admisión de los obreros en la época de la siega para no privar de brazos a la agricultura, más hoy que ésta puede ya dispensar la falta de aquéllos y que son necesarios para dar todo el impulso que se desea, de acuerdo con el contratista, admite cuantos obreros y carros se presenten, a los que se dará ocupación en el puente empezado sobre el Esla, desmontes y terraplenes de la línea hasta Sahagún y en la estación de León abonándoles un jornal proporcionado al trabajo que presten atendida la estación¹⁹.

Los trabajadores de origen rural cercanos a las obras gozaban de alojamiento propio y podían aportar animales de tiro o carga. A escala de Europa occidental llegó a plantearse el mercado de los trabajadores cualificados, con el magnífico ejemplo de los mineros piemonteses en los túneles, por su experiencia alpina. “Se ha visto además la Compañía obligada a traer del extranjero y principalmente de Italia, con grandes gastos, mineros conocidos por su habilidad para la perforación de túneles”, respondía a mediados de 1861 la compañía del Norte a varias reales órdenes que criticaban la lentitud de las obras. Cualificados y no cualificados, la construcción ferroviaria movilizó en un sistema itinerante a millares de trabajadores, que se establecieron en los alrededores de las ciudades y en ocasiones en descampado (Campoo, desfiladero de Pancorbo, montes de Cegama).

Al contrario que las élites, comparten con el conjunto de las clases populares nuestra incapacidad para dotarles, siquiera parcialmente, de personalidad individualizada. Las mujeres apenas aparecen en el luto, cuando su papel tuvo que ser amplio en el entorno (hospedaje) y aún dentro de las obras. También en este aspecto de la masculinización del trabajo asalariado, la construcción ferroviaria se adelanta a otros sectores mejor estudiados. Sólo sabemos ver una masa obrera anónima. Las referencias empresariales, los memoriales, los autos judiciales apenas nos ofrecen una imagen huidiza de los trabajadores. Les precedía, en este caso desde Gran Bretaña y Francia, la leyenda de los *navvies* brutales, derrochadores, bebedores, pendencieros, grandes comedores de carne y con gran capacidad de trabajo físico. Lo reproduce el comentario sobre el ya mencionado túnel de Oazurza:

¹⁸ Ruzafa Ortega (2005).

¹⁹ *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid) de 24 de agosto de 1862.

unos quinientos hombres, cien de ellos piamonteses y franceses. Muy satisfecho se encontraba el ingeniero de los operarios guipuzcoanos, calificándolos de hombres sobrios, dóciles, inteligentes y constantes en el trabajo. Los extranjeros avezados a estas obras, no pueden ser suplidos todavía en algunos trabajos; su alimentación más fuerte, consumiendo carne y vino en grandes porciones, les da mayor energía y vigor. En cambio los encontraba más insubordinados²⁰.

Con muchas dificultades, por falta de tradición empresarial y tejido industrial según las empresas concesionarias y los contratistas generales, en la construcción ferroviaria se aplicó y difundió el sistema de subcontratación de trozos y/o tareas. Su difusión en la minería, la construcción y el conjunto de los sectores industriales resultó espectacular desde la década de 1880. El sistema fue singularmente aplicado en la sección Miranda de Ebro-Castejón del Bilbao-Tudela (más propiamente Castejón). La reflexión procede de la memoria entregada a la junta de accionistas de mediados de 1863 por el consejo de administración de la compañía del Norte, que, apremiado por los plazos, había excepcionalmente contratado con la casa Ernest Gouin y Compañía la travesía montañosa de Olazagutía hasta Beasain:

Las dificultades inherentes a la pronta ejecución de una masa grande de trabajos en un país desprovisto de recursos, y aún de materiales de construcción, demostraba la necesidad absoluta de una contrata general; además ya la experiencia nos había enseñado que las parciales daban favorables resultados en las partes fáciles y habitadas de la línea, y en las que todo se reducía al lento trabajo del minero, pero eran insuficientes para las obras, más variadas y más difíciles de los Pirineos²¹.

Las relaciones contractuales acabaron machaconamente mal, con quiebras propias o inducidas, rupturas de sociedades, demandas judiciales y arbitrajes cualificados. Los ejemplos requerirían amplitud descriptiva, y un trabajo sobre protocolos que las nuevas tecnologías aún no facilitan. Hay aquí una delgada línea que divide a dos sectores sociales que a mediados del siglo XIX empezaron a tener contacto. De un lado la parte comercial, o burguesa, de comisionistas e intermediarios. Algunos de sus miembros tuvieron que bajar al encuentro de los trabajadores y desplazarse sobre el terreno de las obras públicas. En el mundo del trabajo se replantearon categorías laborales y prestigios, pues la responsabilidad contractual introdujo a sectores populares en la lógica de la inversión y el beneficio. Por ahí se abrió una vía de ascenso y descenso social para trocistas, destajistas, empresarios o contratistas. Tampoco aquí las denominaciones son homogéneas. El británico John Charlesworth se encargó del trozo Vitoria-Salvatierra de la compañía del Norte hasta que rescindió su contrato el otoño de 1860. El invierno de 1861 contrató con la compañía del Bilbao a Tudela el trozo Miranda de Ebro-Haro, que pronto cedió a otros empresarios vascos, quedando a sueldo, como contemplaba la escritura de cesión:

D. Juan Charlesworth se obliga a trabajar en concepto de empleado de los repetidos Olaguível y consortes sea en dicho trozo o en otros en la clase de trabajos que se le encomienden mirando con celo e interés por la empresa y

²⁰ Sobre mineros italianos, que también contrató Brassey en el Bilbao-Tudela, comunicado de la compañía del Norte recogido en *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid) de 2 de junio de 1861. Sobre los *navvies* Coleman (1965) y López García (1996). La última cita en *Irurac-Bat* (Bilbao) de 27 de octubre de 1860.

²¹ Memoria para la junta general de accionistas del Norte de 15 de junio de 1863 en *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid) de 27 de julio de 1863. Aún no hemos tenido ocasión de consultar en la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles *Mm. Ernest Gouin & C^{ie} contre la Compagnie des Chemins de Fer du Nord de l'Espagne: rapport des arbitres*, Paris 1867.

que en retribución de sus trabajos y conocimientos le pagarán Olaguível y consortes diez y seis mil reales de vellón anuales pagaderos por semestres²².

La unidad de trabajo fue la cuadrilla (*gang system*), donde el jefe-capataz-empresario extrajo/compartió mayores rendimientos a sus compañeros presionado por los eslabones superiores de la cadena de entrega. En general, los grandes contratistas fijaban precios y proporcionaban materiales y los subcontratistas tenían que encontrar la mano de obra y pagarla. Las condiciones de contrato cambiaron con frecuencia por imponderables. Una mezcla de honorabilidad artesana y sagacidad empresarial permitió que el sistema prosperase. Además, por supuesto, de la eficacia del Estado liberal en la persecución de los delitos. En la región estudiada apenas se utilizaron presidiarios ni soldados.

Las condiciones de trabajo en ese entramado de la comunidad laboral fueron meridianamente duras, con índices de siniestralidad elevadísimos. Al menos la compañía del Norte siguió al respecto (que no a otros) la consigna de evitar la intervención judicial, que no siempre pudo evitar. A los accidentes se unieron la crudeza de los inviernos y algunas epidemias. Pese a que introdujo en la región los primeros artefactos de vapor, la primera construcción ferroviaria se caracterizó por su bajísimo nivel de mecanización. El arranque y los movimientos de tierras, las voladuras, la excavación de trincheras, la perforación de túneles (con sus correspondientes pozos de acceso), la distribución del balasto se basaron en el trabajo manual y la tracción animal hasta muy avanzados los respectivos trazados²³.

Los trabajadores requirieron tratamientos sanitarios y confesionales que las compañías contrataron rudimentariamente, en un anticipo de programas paternalistas chocante por su aplicación en el espacio y en la cronología. La compañía del Norte organizó un servicio sanitario para los trabajadores de sus contratistas en doce puntos entre Madrid e Irún, que incluía hospitales, atención médica, pago de medicamentos e indemnizaciones por fallecimiento e invalidez. El verano de 1860 la compañía compró a la Diputación General de Álava el botiquín del tercio alavés en la recién acabada guerra de Marruecos para su hospital junto al túnel de Oazurza “para la asistencia de los peones que resulten heridos y enfermos con motivo de la construcción del ferro-carril”. Sabemos que también George Mould instaló un hospital en la localidad montañesa de Los Corrales de Buelna²⁴. No tenemos constancia salvo por el ejemplo burgalés posterior, pero damos por sentada una fórmula habitual de contratistas y subcontratistas europeos, las cantinas obligatorias, que treinta años más tarde inflamarían las huelgas mineras en Vizcaya.

Una desatendida conflictividad laboral, por temprana, acompañó a la construcción ferroviaria. El otoño de 1856, cuando se iniciaban los trabajos del ferrocarril del Norte entre Quintanilleja y Burgos, los trabajadores urbanos burgaleses presionaron a su ayuntamiento para que interviniese en las condiciones. No era tanto por la cuantía de los jornales, como por la preferencia por el pago semanal en lugar de quincenal que practicaban los tres socios contratistas, españoles. Encuadramos este episodio dentro de los movimientos artesanos demócratas de presión sobre las autoridades del Bienio Progresista, que se sirvieron del repertorio antiguo de protesta con finalidades abiertamente políticas de mejora de las condiciones de vida populares. “He observado que los obreros naturales de esta

²² Sobre John Charlesworth en el Norte Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajos 426-22 y 644-11 y 6200-1. En el Bilbao-Tudela Archivo Foral de Bizkaia (Judicial): legajo JCR 0324/137.

²³ Un acercamiento desde lo facultativo en Ruiz Bedía (2002).

²⁴ Sobre el Norte Aranburu Ugartemendia e Intza Igartua (2006 y 2008), vol. 1, pp. 477-478 y vol. 2, p. 300. Las actas de la reunión de Madrid de su consejo de administración hacen muchas referencias al servicio sanitario en el Guadarrama. Sobre botiquín para Oazurza Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajo 426-22. Sobre Los Corrales de Buelna *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid) de 21 de noviembre de 1858.

Ciudad son los que abiertamente instigan a los demás extraños para que no trabajen hasta no ser realizado el pago semanal”, señalaba el subcontratista portavoz.

Ante el temor a desórdenes públicos, de los que había experiencias recientes, el ayuntamiento contactó simultáneamente con los ingenieros del CME y con los subcontratistas del trozo. A estos les perjudicaba el incremento de gasto administrativo y la disposición de liquidez, y desviaron el pago semanal hacia la empresa concesionaria, el CME, que desde luego hizo valer, como tantas veces en lo sucesivo, el pliego de condiciones. El ingeniero cumplía sus funciones de organizador del trabajo:

Según el artículo 47 del pliego de condiciones, la Compañía no se compromete a pagar a los Contratistas más que según los trabajos que ejecuten, excepto un décimo de su importe que se retiene como garantía: es decir que dicha Compañía no ha entrado jamás con los compromisos que el Contratista pueda contraer con los obreros; quedando siempre enteramente libre y sin ninguna responsabilidad.

No conocemos otros casos semejantes. La conflictividad laboral no procedió de la dureza de las condiciones de trabajo, sino del incumplimiento de las condiciones pactadas, principalmente del retraso en los pagos por parte de subcontratistas. En el lenguaje de la época se denominaron motines, pero hemos constatado la ausencia de violencia. Una agenda de estas manifestaciones nos lleva a Bilbao (1859), Orduña (1860), Logroño (1861) y Reinosa (1865). En su acercamiento a las actas de la reunión de París del consejo de administración del CME y después de la compañía del Norte, Ramón Cordero menciona conflictos en Pancorbo y Guipúzcoa el otoño de 1860. Pello Aranburu y Luis Mari Intza ubican estos últimos en Villabona y Andoain²⁵.

Bibliografía mencionada:

ARANBURU UGARTEMENDIA, Pello e INTZA IGARTUA, Luis Mari (2006 y 2008): *La construcción, evaluación y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa*, EuskoTren, San Sebastián, 2 vols.

ARTOLA, Miguel (dir., 1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Banco de España, Madrid, 2 vols.

BERMEJO VERA, José (1975): *Régimen jurídico del Ferrocarril en España (1844-1974). Estudio específico de Renfe*, Tecnos, Madrid.

CASARES ALONSO, Aníbal (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Escuela Nacional de Administración Pública, Madrid.

COLEMAN, Terry (1965): *The railway navvies. A history of the men who made the railways*, Hutchinson & Co, London.

CORDERO, Ramón y MENÉNDEZ, Fernando (1978): “El sistema ferroviario español” en ARTOLA, Miguel (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Banco de España, Madrid, vol. 1, pp. 161-338.

²⁵ Archivo Municipal de Burgos: legajo 18-616. Cordero y Menéndez (1978), vol. 1, p. 216. Aranburu Ugartemendia e Intza Igartua (2006), vol. 1, p. 541.

GARCÍA GARCÍA, Carmen (2007): “Intereses públicos, intereses privados: los Pereire y sus aliados españoles (1856-1868)”, *Ayer*, nº 66.

LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2002): *Entre Irún y los Alduides: el ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Casino de Irún, Irún.

LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1996): “Nuestros navvies: el trabajo en la construcción del ferrocarril en Asturias” en CASTILLO, Santiago (coord.), *El trabajo a través de la historia*, Asociación de Historia Social/UGT, Madrid.

LÓPEZ MORELL, Miguel A. (2005): *La Casa Rothschild en España*, Marcial Pons, Madrid.

MARTYKÁNOVA, Darina (2007): “Por los caminos del progreso. El universo ideológico de los ingenieros de caminos españoles a través de la *Revista de Obras Públicas* (1853-1899)”, *Ayer*, nº 68.

REDER, Gustavo y SANZ, Fernando F. (2000): *Historia de la tracción vapor en España, tomo II. Locomotoras del Norte*, Noesis, Madrid.

RIVERA, Antonio (2008): “Vitoria y el ferrocarril. Una relación difícil” en BEASCOECHEA, José M^a (coord.), *El ferrocarril y Vitoria-Gasteiz. Haciendo ciudad*, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria-Gasteiz.

RUIZ BEDÍA, M^a Luisa (2002): “Ferrocarril y obras públicas en el siglo XIX: la construcción del camino del tren” en DELGADO IDARRETA, José Miguel (coord.), *Ferrocarril en La Rioja*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, pp. 11-42.

RUZAFÁ ORTEGA, Rafael (2005): “Los trabajadores especializados en el País Vasco (1839-1876). Cinco comunidades laborales” en SANZ, Vicent y PIQUERAS, José A. (eds.), *En el nombre del oficio. El trabajador especializado: corporativismo, adaptación y protesta*, Biblioteca Nueva, Madrid, pp. 47-70.

RUZAFÁ ORTEGA, Rafael (2010): “La vertiente nacionalizadora de la construcción ferroviaria en el norte de España a mediados del siglo XIX” en ESTEBAN DE VEGA, Mariano y CALLE VELASCO, M^a Dolores de la (eds.), *Procesos de nacionalización en la España contemporánea*, Universidad de Salamanca, Salamanca, pp. 379-395.

SANTOS GANGES, Luis (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

SUSO ESPADAS, Iñaki (2006): *Alduides versus Roncal. Navarra y los proyectos de ferrocarril transpirenaico*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona.

TORTELLA CASARES, Gabriel (1972): *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Tecnos, Madrid.

VEIGA ALONSO, Xosé Ramón (1999): “La utopía ferroviaria de la Galicia decimonónica: la línea Palencia-A Coruña (1858-1883)” en MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. y VIDAL OLIVARES, J. (eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 585-596.

VIDAL i REICH, Esther (1999): *Fronteras y ferrocarriles: génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*, Universitat de Lleida, Lleida.

WAISS, Francisco (1987 [1ª edición 1968]): *Historia de los ferrocarriles españoles*, 2 vols., Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

WALKER, Charles (1969): *Thomas Brassey: railway builder*, Frederick Muller, London.