



MACÍAS, Olga: “Los ferrocarriles y el sector pesquero en el País Vasco (1845-1955)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 329-348.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Los ferrocarriles y el sector pesquero en el País Vasco (1845-1955)

Olga Macías

Universidad del País Vasco

Hablar de la vinculación del sector ferroviario y del sector pesquero en el País Vasco, no es una tarea fácil. Para empezar, la falta de datos estadísticos de las mercancías transportadas por las compañías de ferrocarriles nos impide hacer un análisis pormenorizado de la evolución del tráfico de los productos pesqueros que aquellas acarreaban. A pesar de ello, la importancia de la extracción pesquera y de las empresas que de ella se derivaban queda reflejada en los tempranos intentos por acercar las vías férreas hasta los puertos pesqueros vascos. Nos movemos en un ámbito de deseos y de iniciativas, de las que tan sólo una mínima parte llegaron a realizarse.

Desde los albores de las construcciones ferroviarias se planteó la necesidad de dotar al País Vasco de este medio de locomoción, símbolo de la modernidad y de la prosperidad económica. Cuando se propuso el enlace de Castilla con Francia, a mediados del siglo XIX, se desarrollaron distintos proyectos que recogían, bien en parte, o bien en su totalidad, la costa vasca desde Bilbao hasta Hendaya. Eran ferrocarriles surgidos de las necesidades comerciales internacionales de la época, en la que el sector pesquero vasco no ocupaba más que una posición marginal. Sin embargo, a una menor escala, la importancia de este sector era vital para las actividades económicas de la costa cantábrica. Y fueron precisamente tanto las instituciones provinciales como las locales las que reivindicaban la trascendencia de la pesca como uno de los acicates para que las líneas proyectadas pasaran por sus territorios.

A medida que se fueron construyendo los primeros ferrocarriles, el desamparo del litoral vasco se hacía cada vez más evidente. Con excepción de los puertos de San Sebastián y de Pasajes, el resto de la costa estaba desierta desde el punto de vista ferroviario. De este modo, se sucedieron las solicitudes de concesión de distintos ferrocarriles que tenían como destino algún punto de este litoral. Todos estos proyectos tenían el propósito de enlazar los principales puertos pesqueros (Bermeo, Ondarroa, Lequeitio y Deva) con los principales centros de consumo y de distribución de mercancías. Los primeros en conseguir la tan ansiada conexión ferroviaria fueron los puertos del litoral guipuzcoano, desde San Sebastián hacia Deva. Era un enlace condicionado por el ancho de vía de un metro, con el que se construyeron estos ferrocarriles. Por otra parte, las iniciativas para unir la costa de Vizcaya con el ferrocarril se limitaron a puertos de segundo orden pesquero, como Santurce o Plencia, sin que los grandes pesos pesados de este sector vizcaíno consiguieran el tan ansiado enlace ferroviario. En efecto, Lequeitio y Ondarroa, ni siquiera vieron acercarse al tren, mientras que éste llegó a Bermeo casi un siglo después de los primeros proyectos que solicitaban su construcción.

Ésta ha sido a grandes rasgos la relación de los ferrocarriles con el sector pesquero vasco. Relación que estuvo condicionada por la competencia del tradicional transporte de cabotaje y por la aparición a partir de los años veinte del transporte mecánico por carretera. Esta lucha se saldó con la lánguida explotación de los ferrocarriles, acuciados por sus deficiencias estructurales.

1. LOS FERROCARRILES DE VÍA ANCHA

Las primeras líneas ferroviarias que se construyeron en el País Vasco fueron aquellas que enlazaban de un modo más directo el interior de la península con los principales centros de intercambio comercial internacional, es decir, la frontera con Francia y los puertos de San Sebastián, Pasajes y Bilbao. Desde un primer momento, el litoral cantábrico era la meta perseguida por los diferentes proyectos ferroviarios que se

realizaron. Al mismo tiempo, estas iniciativas se encuadraban dentro del plan de ferrocarriles fijado por el Estado, al ser parte de la estructura radial que enlazaría la capital del reino con el exterior¹.

Los primeros intentos de dotar de un ferrocarril al País Vasco datan de 1832, año en el que la Diputación de Vizcaya recogió la idea de construir un camino de hierro por Valmaseda hasta la costa. Este proyecto quedó reflejado en el Plan de Iguala, y sería el embrión del trazado recogido por futuros proyectos ferroviarios. De estas primeras propuestas que buscaban el enlace de Madrid con la costa vasca y la frontera francesa, fue aquella que se dirigía por Miranda de Ebro, Vitoria y Alsasua hasta San Sebastián y Hendaya, la que llegó a materializarse. Como subsidiaria de ésta, surgió la línea de Tudela a Bilbao. De este modo, quedaron establecidas las relaciones ferroviarias del País Vasco, no sólo con el exterior, sino también en un plano interno, puesto que este primer trazado condicionaría la posterior evolución de la estructura ferroviaria vasca. Y hablar de la configuración de esta red de transporte, es hablar también de su simbiosis con el resto de los sectores productivos vascos, entre ellos, el pesquero.

1.1. El Ferrocarril del Norte, la línea de Vitoria a Alsasua e Irún

Fueron muy diversos los proyectos que se confeccionaron para dar salida a las producciones del interior de la meseta hacia los mercados internacionales. En un momento en el que el capitalismo comercial era el motor de toda economía, se hacía necesario una infraestructura de transporte que facilitase las transacciones. Fue precisamente el ferrocarril el elemento que aportó a este engranaje la rapidez y eficacia necesaria que no podía ser ofrecida por las habituales recuas de mulas y carros.

Tradicionalmente, la costa vasca y, en particular, los puertos de Bilbao, San Sebastián y Pasajes, habían sido los puntos de intercambio comercial entre Castilla, Navarra, La Rioja y Aragón con el exterior. Al mismo tiempo, gracias al comercio de cabotaje, se redistribuían desde estos puertos los productos del interior de la península por toda la costa cantábrica. Se había organizado una red de intercambios en la que arrieros que regresaban a sus puntos de partida, transportaban pescado proveniente de los puertos vascos. Efectivamente, desde la Baja Edad Media las grandes ciudades castellanas del interior se abastecían de pescado que llegaba proveniente de la costa cantábrica. Este pescado podía llegar en fresco, espolvoreado con sal o rociado con limón, o sometido a diversas técnicas de conservación. Entre estas últimas, destacaba el secado, la salazón y el escabechado².

Por lo tanto, con anterioridad a la construcción de los primeros ferrocarriles ya existía una demanda de pescado proveniente del litoral vasco. Además, esta demanda se centraba básicamente en aquellos grandes núcleos de población que eran precisamente paso obligado de las primeras líneas ferroviarias. Estos centros, a su vez, actuaban como distribuidores de esta producción pesquera dentro de su área de influencia. Mientras que el pescado fresco, como consecuencia de su carácter perecedero y de su coste, tan sólo llegaba a las mesas de las clases con mayor poder adquisitivo de las ciudades, el pescado seco, salado o en escabeche, formaba parte de la dieta de los menos pudientes tanto en los centros urbanos como en el campo. Tampoco hay que olvidar que España era un país católico en el que el dogma se hacía fe y prueba de ello era que durante la Cuaresma el consumo de pescado entraba dentro de los preceptos de la Santa Madre Iglesia.

No se puede generalizar ni decir que el pescado fuese de consumo habitual, pero sí que formaba parte de una dieta y de una cultura que requería su comercialización³. Y aquí es donde una demanda inicial podía ser reforzada por un medio de transporte que solventase, en parte, uno de los principales problemas para el aprovechamiento del pescado. Éste era un producto perecedero cuyo transporte estaba limitado a aquellas épocas del año en las que la climatología lo permitía, ya fuese por el mal estado de los caminos, o bien, por el calor que aceleraba su descomposición. Una práctica habitual del transporte era

1. GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel y otros: *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Leioa, 1995. MACÍAS MUÑOZ, M^a Olga: *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Leioa, 1994.

2. HOMOBONO, José Ignacio: *Conservas de pescado y litografía en el litoral cantábrico*, FEVE, Madrid, 1993, pp. 11.

3. HOMOBONO, José Ignacio: *Op. cit.*, pp. 11-14. AGIRREAZKUENAGA, Joseba: «Historia de la alimentación», MANTEROLA, A. (ed.): *La alimentación doméstica en Vasconia*, Bilbao, 1900, pp. 53-62. GRACIA CÁRCAMO, Juan: «El sector pesquero en la historia del País Vasco: Esbozo de los conocimientos y problemas abiertos a la futura investigación historiográfica», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n^o 1, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1996, pp. 171-173.

que durante el camino los arrieros fuesen rociando el pescado fresco con el jugo de limones que también transportaban. Se calcula que el pescado proveniente de los puertos del Cantábrico tardaba en llegar tres días hasta Madrid. Frente a esta precariedad del transporte, el ferrocarril ofrecía una rapidez inusitada para la época y con una mejor calidad. Además, permitía aumentar considerablemente la capacidad y la distancia del mismo, por lo que suscitó el interés de los involucrados en la extracción pesquera ante la posibilidad de ampliar sus mercados.

Sin embargo, en los primeros proyectos ferroviarios poco o nada se decía sobre los beneficios que podrían traer estas construcciones al desarrollo del sector pesquero. En el Plan de Igualdad de Caminos y de Carreteras, la Diputación de Vizcaya recogía en 1832 la idea de construir un ferrocarril desde Burgos hasta Bilbao por Valmaseda, que sería complementado por los caminos abiertos a los puertos de Plencia y de Bermeo⁴. Este ejemplo no es más que la excepción que confirma la dinámica general que se observa en los proyectos ferroviarios que culminaron con la construcción de la primera fase de la red ferroviaria vasca.

A mediados del siglo XIX, el capitalismo comercial reinante en España se basaba prácticamente en la exportación de cereales, vinos y lanas con destino a los países europeos y ultramar. Y éste era el tráfico que los proyectos ferroviarios recogían como beneficiario directo de sus explotaciones. Por lo tanto se pretendía continuar, desde el punto cualitativo, las actividades que realizaban los arrieros y mulateros, pero con una diferencia incommensurable desde el punto de vista cuantitativo. A pesar del predominio de esta corriente de exportación, estos comerciantes recogían en sus proyectos los posibles ingresos por el transporte de pescado fresco⁵. De este modo, no se hacía más que refrendar la corriente de tráfico ya existente.

A pesar de ello, el interés de los promotores de estas líneas se centraba en enlazar las zonas productoras del interior con los centros periféricos de exportación de mercancías del modo más directo y más barato posible. Lo que primaba era una buena adecuación del trazado ferroviario entre los puntos de origen y de destino sin atender a las necesidades internas del territorio que recorría. Esto es lo que se refleja del análisis de aquellos primeros proyectos ferroviarios que buscaban por el País Vasco la salida del tráfico proveniente de la meseta. En 1848 se realizaron los estudios del proyecto del Ferrocarril de Burgos a Bilbao por Miranda, Bribiesca y Orduña. Paralelamente, el ayuntamiento de Vitoria mandó hacer el proyecto de un ramal que pudiera enlazar desde esta ciudad con el ferrocarril anteriormente citado, y que se dirigía hasta Bilbao. Por otra parte, en 1853 se presentaron los estudios de la línea de Miranda a Irún por Vitoria, Alsasua y Tolosa. Al mismo tiempo, José de Salamanca encargó el estudio de un ramal que desde Vitoria llegase hasta Bilbao a través del valle de Arratia. Y también, como complemento de esta línea, se realizó el proyecto de un ferrocarril de la costa entre Amorebieta (Vizcaya) e Irún⁶.

Por lo tanto, se barajaban dos posibles trazados para enlazar el interior de la península con el País Vasco. Un primero, que tenía su salida directa por el puerto de Bilbao y, un segundo, que se dirigía hacia San Sebastián y la frontera francesa. La conexión ferroviaria con la costa no era un objetivo primordial, sino secundario, como complemento de la línea general. Así de claro se indica en la memoria del Ferrocarril del Norte, sección de Miranda de Ebro al Bidasoa. La frase no puede ser más elocuente: «Mas no es al mar, es al Bidasoa a donde hay que dirigirse...» y de paso, asegurarse el futuro tráfico ferroviario con Navarra y Aragón a través de Alsasua⁷. En este proyecto también se recogía la posibilidad de realizar un ramal hasta el puerto que, en aquel entonces, se estaba construyendo en San Sebastián y, contemplaba, además, la instalación de una estación en la bahía de Pasajes. Dentro del espíritu mercantil de sus promotores, se resalta el apoyo de la Diputación de Guipúzcoa a este trazado, para quien la construcción de este ferrocarril serviría para el futuro desarrollo del puerto de Pasajes como puerto de refugio y comercial⁸.

4. «El primer ferrocarril de Bilbao», *Revista Información*, año IX, 14 de agosto de 1925, nº 282.

5. *Memoria sobre el proyecto de un Ferro-carril de Bilbao a Burgos*. 1848. Copia de una parte de la memoria publicada en 1846 por el consejo de Administración del ferro-carril de Madrid a Irún por Bilbao. Archivo General de la Administración Civil del Estado (a partir de ahora A.G.A.). Obras Públicas, caja nº 28.422. En el resumen de los ingresos frente a los 30 millones de reales asignados a los cereales y a los cuatro millones y medio que le correspondían a los vinos, se calculaba que el transporte de pescado fresco reportaría un beneficio de seis millones de reales.

6. FERROCARRIL DEL NORTE. *Sección de Burgos al Bidasoa por Haro, Vitoria y Alsasua. Memoria descriptiva, presupuesto y pliego de condiciones*. 1856. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.319.

7. FERROCARRIL DEL NORTE. *Sección de Miranda del Ebro al Bidasoa. Memoria descriptiva*. 1852. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.570.

8. MINISTERIO DE FOMENTO. Junta de Obras Públicas. Negociado de Ferrocarriles, Canales y puertos. *Ferrocarril del Norte. Trozo de Pasajes a Irún. Diputación de Guipúzcoa, Informe de la comisión mixta. San Sebastián, 28 de enero de 1861*. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.318.

De las dos propuestas para enlazar Madrid con el Cantábrico, la primera que se canalizó fue la línea de Burgos a Irún por Alsasua. Esta línea fue concedida el 18 de octubre de 1856 y en su construcción tomaron parte todas las fuerzas vivas de país. En 1858 la Diputación de Guipúzcoa abrió una suscripción para entregar al concesionario del ferrocarril el dinero necesario para que no se dilatara el comienzo de las obras en esta provincia. Esta entidad movilizó todo capital susceptible de ser invertido en esta obra, ya fuese guipuzcoano, alavés, castellano e incluso cubano. Llegó, además, a exhortar al clero para que sirviese como ejemplo participando en la suscripción. Una vez que quedó cubierta la suscripción y llegado a un acuerdo con la concesionaria del ferrocarril, se inauguraron a principios del verano de ese mismo año 1858 los trabajos del ferrocarril en territorio guipuzcoano. Este evento fue acompañado de una gran celebración de la que todos fueron partícipes, desde los inversores, pasando por las instituciones políticas guipuzcoanas, hasta el pueblo llano. Por último, en 1862 se puso en explotación la sección Miranda-Olazagutía, y en agosto de 1864 se abrió la totalidad de la línea al público⁹.

Para las instituciones guipuzcoanas, el ferrocarril no era solo un elemento de progreso del que se vería beneficiada toda la provincia, sino que también era un modelo de modernidad del que no se podía prescindir. Cuando en 1863 la Diputación de Navarra solicitó la concesión de un Camino de hierro de Irurzun a un puerto del Océano, la Junta de Obras Públicas dictaminó que la mejor terminal para esta línea era el puerto de Pasajes. La Junta hizo saber su dictamen a las distintas instituciones guipuzcoanas y solicitó su parecer¹⁰. Para el ayuntamiento de San Sebastián, era evidente que la línea del Norte no satisfacía los intereses de toda la provincia, en particular del litoral y de la alta Guipúzcoa, al mismo tiempo que dificultaba las tradicionales relaciones comerciales que se habían mantenido con Navarra y Aragón. El ayuntamiento aducía que la nueva línea de Irurzun vendría a paliar las deficiencias de la línea del Norte, aunque consideraba que la terminal debería de estar en el puerto de San Sebastián, puesto que el de Pasajes ya se hallaba colapsado por las instalaciones del Ferrocarril del Norte. Por otra parte, mientras que la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la Provincia de Guipúzcoa respaldaba la postura del ayuntamiento de San Sebastián, el ayuntamiento de Vergara, beneficiario directo de la línea del Norte, consideraba que no era conveniente la construcción de este nuevo ferrocarril.

En esta polémica, la Diputación y el Consejo Provincial de Guipúzcoa optaron por una decisión salomónica. Para estas instituciones era evidente que la línea de Norte ofrecía mejores ventajas para la provincia, puesto que desde Zumárraga se accedía a gran parte de la provincia de Vizcaya y de Guipúzcoa. Además de la importancia de la línea del Norte para la industria y el comercio de la provincia, estas entidades trataban del tema de la pesca. Para ellas, esta línea asistía a los puertos de Lequeitio, Ondarroa, Motrico, Deva, Guetaria y Zumaya, que contaban con importantes pesquerías, y que tenían su salida natural a través de Zumárraga por la línea del Norte. Sin embargo, el ferrocarril de Irurzun a un puerto marítimo del Cantábrico (no dicen a cuál), podría asistir a los puertos de Zarauz, Orío, Pasajes y Fuenterrabía, al mismo tiempo que a la industria de pesca asentada en el puerto de San Sebastián. Por lo tanto, para la Diputación y el Consejo Provincial, debía mantenerse el trazado del Ferrocarril del Norte por Zumárraga, al mismo tiempo que abogaban por la construcción de la línea de Irurzun a la que consideraban complementaria de aquella.

Pero, ¿cuál fue el resultado de esta política ferroviaria en la provincia de Guipúzcoa desde el punto de vista pesquero? Durante esta primera etapa constructiva, los únicos puertos que contaron con una infraestructura ferroviaria fueron San Sebastián y Pasajes. La documentación consultada se refiere a la distribución desde la estación de Zumárraga de aquellos productos provenientes de las pesquerías de la costa oriental vizcaína y occidental guipuzcoana. Nada se dice sobre el tráfico de cabotaje entre los distintos

9. *Gaceta de los Caminos de Hierro*: 21 de enero de 1858, año 3º, nº 4; 7 de febrero de 1858, año 3º, nº 6; 28 de febrero de 1858, año 3º, nº 9; 14 de marzo de 1858, año 3º, nº 11; 18 de abril de 1858, año 3º, nº 15; 4 de julio de 1858, año 3º, nº 27; 11 de julio de 1858, año 3º, nº 28; 15 de julio de 1858, año 3º, nº 29; 3 de octubre de 1858, año 3º, nº 40; 17 de junio de 1860, año 5º, nº 25; 30 de septiembre de 1860, año 3º, nº 40; 16 de marzo de 1862, año 7º, nº 11; 15 de junio de 1862, año 7º, nº 24; 17 de agosto de 1862, año 7º, nº 33; 2 de noviembre de 1862, año 7º, nº 44; 21 de agosto de 1864, año 9º, nº 34.

10. MINISTERIO DE FOMENTO. Junta de Obras Públicas. Negociado de Ferrocarriles, Canales y puertos. *Ferrocarril de Irurzun a un puerto del Océano. Expediente de concesión*. 1863. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 22.550. El Ferrocarril de Irurzun a un puerto del Océano era junto al proyecto del Ferrocarril de los Alduides dos de los proyectos avalados por la Diputación de Navarra en su deseo de enlazar directamente este territorio con un puerto de mar. El Ferrocarril de los Alduides tenía como salida directa el puerto de Bayona, opción que no agradaba a las entidades guipuzcoanas. Mientras, el Ferrocarril de Irurzun a un punto del Océano planteaba la posibilidad de dar una salida portuaria a Navarra a través de Guipúzcoa. Sin embargo, la construcción de la línea del Norte, que ya recogía en su trayecto los puertos de San Sebastián y de Pasajes, le restaba posibilidades de éxito a este ferrocarril.

puntos de la costa con los puertos a los que llegaba el ferrocarril. Es de suponer que las deficiencias del transporte terrestre fuesen solventadas por el transporte de cabotaje; sin embargo, la falta de datos nos impide corroborarlo. Habría que esperar a una segunda oleada de las construcciones ferroviarias para que toda la costa guipuzcoana quedase enlazada con el ferrocarril.

1.2. El Ferrocarril de Tudela a Bilbao

El Ferrocarril de Tudela a Bilbao fue la segunda gran línea ferroviaria que se construyó en el País Vasco. Era la respuesta a las diversas iniciativas que desde temprano había perseguido el enlace directo del puerto de Bilbao con el interior de España. Las primeras inquietudes de las autoridades vizcaínas por dar una mejor comunicación terrestre a sus puertos quedaron recogidas en el Fuero Viejo. En esta reglamentación se establecía una mayor amplitud a los caminos carretiles trazados en dirección a los puertos de mar. Siguiendo esta tónica, cuando la Diputación de Vizcaya recogió la construcción del primer ferrocarril por territorio vizcaíno, lo hizo pensando en su continuidad hacia la costa a través de caminos perfeccionados¹¹. Cuando esta entidad reflejó en 1832, dentro del Plan de Iguala, la construcción de un camino de hierro que desde Burgos, recorriendo el camino de Valmaseda, llegase hasta Bilbao, preveía la simbiosis de este nuevo medio de transporte con los caminos proyectados que se dirigían hacia Plencia y Bermeo. Esta iniciativa no hacía más que recoger la ruta tradicional del transporte terrestre desde el interior de la meseta hasta el puerto de Bilbao a través del corredor del Cadagua. A su vez, este trayecto por el valle del Cadagua fue plasmado en el proyecto del Ferrocarril de Bilbao a Burgos por Pancorbo, presentado en 1848¹². Sin embargo, este proyecto se vio relegado a un segundo plano ante la concesión de la línea ferroviaria de Madrid a Irún por Alsasua.

Éste no fue el único trazado que se contemplaba para enlazar Bilbao con la meseta. En 1854, se presentó el proyecto de un ferrocarril que desde Miranda se dirigía hasta Zornoza (Amorebieta) por Vitoria y el Valle de Arratia¹³. Amorebieta, enclavada en el Duranguesado, era por una parte un punto de encrucijada entre el valle del Nervión y del Deva, al mismo tiempo que podía recoger el tráfico de la costa vizcaína y guipuzcoana, además de ser una salida directa por Altube hacia Vitoria. Nada se dice en el proyecto de por qué se fijó en este punto la terminal de esta línea. En definitiva, su recorrido contemplaba otra de las rutas tradicionales del comercio terrestre desde Castilla hasta las provincias vascas, el valle de Arratia. La ampliación de este proyecto data del mismo año, y desde Zornoza (Amorebieta) se dirigía por Durango, Eibar, Elgoibar hasta Deva, en la costa guipuzcoana. Desde este último punto iba recorriendo toda la costa por Zumaya, Zarauz, Orío, hasta San Sebastián desde donde a través de Rentería enlazaba con Irún¹⁴. Por lo tanto, este proyecto comprendía aquellas zonas que el proyecto de Madrid a Irún por Alsasua no lo hacía. Era, además, un primer acercamiento directo de las pesquerías guipuzcoanas hacia los mercados del interior.

Sin embargo, con la concesión de la línea Madrid-Alsasua-Irún desaparecieron las expectativas de enlazar directamente Bilbao y su puerto con el interior de la península. Ahora, el enlace se debería hacerse a través de un ramal que partiría desde un punto de esta línea general hasta Bilbao. Y fueron precisamente comerciantes bilbaínos, amparados por las instituciones vizcaínas los que desarrollaron una línea que desde Castejón, se dirigiese por Vitoria, Miranda y Orduña hasta llegar a Bilbao. En definitiva, una vez más, lo que se buscaba era la rápida conexión del puerto de Bilbao, pero esta vez con la línea ya construida. Poco importaban los intereses de otras comarcas vizcaínas o de otros puntos recorridos por la línea.

En 1857 se publicó en Vitoria un folleto en el que se atacaba duramente el trazado del ferrocarril bilbaíno¹⁵. En este breve folleto se criticaba que Bilbao hubiese proyectado un ferrocarril para su propio beneficio, puesto que su trazado se había realizado exclusivamente pensando en el servicio de su puerto. Éste, recorría «lo más áspero y deshabitado de Alava», además de dejar desasistida a la mayor parte de la provincia de Vizcaya. También, se hacía mención en este folleto al proyecto de Ferrocarril de Bilbao a

11. ALZOLA, Pablo: *Monografía de los Caminos de Vizcaya*, Bilbao, 1898, pp. 94.

12. *Memoria sobre el proyecto de un Ferro-carril de Bilbao a Burgos*. 1848. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.422.

13. *Ferrocarril de Miranda a Zornoza (cerca de Bilbao) por Vitoria y el Valle de Arratia*. 1854. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.422.

14. FERROCARRIL DEL NORTE. *Sección de Bilbao a Irún. Memoria, presupuesto y condiciones del Proyecto*. 1854. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.417.

15. *El Ferrocarril de Bilbao, considerado con relación a los intereses de Vizcaya y Alava*. Vitoria, 1857, 8 pp.

Tudela por Vitoria o Miranda de Ebro, que arrancando desde Vitoria y, por Urquiola, se dirigía hacia los ríos Arratia y Durango, desde cuya confluencia llegaba hasta Bilbao por el Nervión. Para los autores del folleto, este proyecto asistía a toda la provincia de Vizcaya y ponía a Vitoria en relación directa con el puerto de Bilbao. Ese mismo año se publicó un folleto sobre este ferrocarril¹⁶, en él se hacía referencia a que Bilbao abastecía a Vitoria y a la provincia de Alava no sólo de coloniales, sino también de abadejo, aunque no citaba la procedencia de este último producto. Además, se mencionaba los beneficios que este ferrocarril traería a los «pescadores del Señorío», y también a los «pequeños puertos de la costa cantábrica», aludiendo a los puertos guipuzcoanos.

A pesar de todas las críticas que recibió el proyecto del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, éste se llevó a efecto. La concesión data de 1857, y todas las fuerzas vivas de Bilbao se movilizaron para conseguir el dinero necesario para su construcción. El grupo inicial de suscriptores, formado por comerciantes de esta villa, solicitó la ayuda de capitales provenientes de indianos, al igual que de las zonas que se verían afectadas por la construcción de la línea, como La Rioja, Navarra y Aragón. En 1858 se subastaron las obras y en agosto de 1863 se inauguró toda la línea hasta Logroño. La explotación de esta línea estuvo marcada por la competencia del Ferrocarril del Norte y, desde los primeros años de su explotación, sus resultados no fueron los que se esperaban. En 1865 la compañía concesionaria declaró suspensión de pagos y, por último, en 1878 cedió la concesión de la línea a la Compañía del Norte¹⁷. De este modo, todas las líneas construidas en vía ancha en el País Vasco quedaban en manos de una sola compañía, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Este monopolio del tráfico ferroviario tuvo efectos desastrosos para los puertos vascos. La Compañía del Norte arrastraba en combinación con la Compañía concesionaria del Ferrocarril del Mediodía de Francia hasta Burdeos la corriente del movimiento comercial que en condiciones naturales correspondía a los puertos de San Sebastián y Bilbao. En 1882 la Liga de Comercio de los Puertos Cantábricos propuso la rebaja de las tarifas ferroviarias para favorecer la salida de mercancías por sus puertos¹⁸.

Por lo tanto, la estructura ferroviaria de vía ancha del País Vasco se construyó en un momento en el que lo que primaba era dar salida del modo más directo y con menor desembolso de capitales a aquellos productos que provenían del interior de la península hacia el exterior. Es un hecho que el transporte de pescado fresco y sometido a diferentes tipos de conservación se realizaba a través de estas líneas con destino a las ciudades del interior. Son escasos los datos cuantitativos que nos indiquen la evolución de este tráfico. Por una parte, en las listas de tarifas que se aplicaban a las partidas transportadas, se especificaba lo que se tenía que pagar por el transporte de pescado fresco, salazón, escabeche y conserva. No es mucha información, pero nos puede servir como un indicador de este tráfico. Un ejemplo de esta aplicación de tarifas es que en 1905 el puerto de Bilbao pedía una igualdad de tarifas con respecto a los puertos de San Sebastián y de Pasajes en cuanto al transporte de pescado fresco y en escabeche enviado a Vitoria u otras estaciones comprendidas entre Vitoria y Burgos¹⁹.

Por otra parte, en los listados que confeccionaba el ayuntamiento de Bermeo sobre pesca y artes, se indicaban las capturas y la cantidad de pescado salado, escabechado y consumido en fresco. Al mismo tiempo, en algunos años también se reseñaba la «saca para el reino por mar o tierra» y, también, la exportación de pescado al extranjero²⁰. En los años 1859, 1860 y 1861, el pescado fresco sin sal exportado para Vizcaya y el resto de España ascendía respectivamente a 32.743, 33.892 y 29.334 arrobas. En cuanto al destino de este tráfico, se indicaba que entre 1859 y 1862 el pescado salado y en escabeche que se sacaba de Bermeo iba a parar los mercados de Aragón y Castilla.

16. ORTIZ DE ZARATE, Ramón: *Ferrocarril de Bilbao a Tudela por Vitoria o Miranda de Ebro*, Vitoria, 1857, 14 pp.

17. *Gaceta de los Caminos de Hierro*: 5 de abril de 1857, año 2, nº 14; 4 de octubre de 1857, año 2, nº 40; 6 de septiembre de 1863, año 8, nº 36; 14 de mayo de 1865, año 10, nº 14; 12 de noviembre de 1865, año 10, nº 19; 26 de mayo de 1878, año XXIII, nº 21.

18. LIGA DEL COMERCIO EN LOS PUERTOS CANTÁBRICOS. *I. Tarifas y explotación de los Ferro-carriles. II. Reformas en el régimen de los puertos*. Bilbao, 1882.

19. CÁMARA DE COMERCIO DE BILBAO. Expediente número 1.120. Comisión 2ª. Incoado el 13 de abril de 1905, terminado el 31 de diciembre de 1905. Concepto: gestiones realizadas por esta Corporación con las compañías ferroviarias de Bilbao a Portugalete y del Norte de España sobre tarifas del interior de España al puerto de Bilbao y viceversa.

20. AYUNTAMIENTO DE BERMEO. *Listados de pesca y artes*. Años 1859-1866, 1876-1886. La exportación de pescado salado y escabechado al extranjero, según los datos reseñados desde 1876 hasta 1884, tenía como puertos de destino los de Hendaya, San Juan de Luz y Bayona. No indica cómo llegaban estas partidas hasta estos puertos, pero probablemente se realizaba a través del transporte por cabotaje. En notas al margen de los listados de estos años se indica que toda la pesca que no se escabechaba en el puerto de Bermeo, se consumía o se exportaba en fresco aunque a la anchoa y a la sardina se le echaba un poco de sal a mano. Al extranjero se exportaba algo de sardina y atún, pero todo en calidad de fresco, «si bien a la sardina se le echaba algo de sal a mano».

En 1863, año en el que se inauguraron las líneas del Norte y de Tudela a Bilbao, esta dinámica se rompió. Hubo un considerable incremento del pescado consumido fresco, además de un cambio en la tipología y cantidad del pescado elaborado sacado para el reino. En cuanto al pescado consumido en fresco, en 1862 ascendía a 25.915 arrobas, mientras que al año siguiente, esta cifra sufrió un espectacular incremento hasta 58.915 arrobas, cantidad que se mantuvo con una ligera tendencia a la baja en los años posteriores. Este elevado aumento del consumo del pescado fresco estuvo acompañado por la desaparición de la elaboración de pescado salado y por un fuerte descenso durante los dos primeros años en la producción de escabeche, que volvió de nuevo a alcanzar las cotas de producción de 1862²¹.

En las partidas de pescado elaborado sacado para el reino, desapareció el pescado salado y, al igual que pasó con la producción de escabeche, durante los dos primeros años disminuyó, para volver a recuperarse en 1865. Además de este cambio cuantitativo de la producción pesquera exportada, apareció un nuevo destino hacia donde salía el pescado elaborado, nos referimos a Bilbao. Es decir, que a los consumidores tradicionales de este pescado, Aragón y Castilla, se añadía la capital vizcaína, potencialmente mejor comunicada por las nuevas líneas ferroviarias.

Por lo tanto, con la inauguración de las líneas del Norte y de Tudela a Bilbao, se observa en los listados elaborados por el ayuntamiento de Bermeo un fuerte incremento del consumo de pescado fresco, la desaparición del pescado salado, la reducción durante los primeros años del escabeche comercializado y, por último, la aparición de un nuevo centro de consumo y redistribución que hasta ese momento no se había reseñado, Bilbao. De estos datos, podemos concluir que con la puesta en explotación de las líneas ferroviarias y como consecuencia de su rapidez con respecto a los medios de transporte tradicionales, se produjo un elevado aumento de la demanda del pescado fresco. Esta nueva demanda condicionó el resto de la producción pesquera, haciendo desaparecer métodos tradicionales de conservación (salado) y reorientando la producción de otros (escabeche). Al mismo tiempo, el fuerte y naciente desarrollo económico de Bilbao, los hábitos de consumo de una incipiente burguesía y su nueva conexión ferroviaria, posibilitaron que esta villa se configurase como uno de los puntos hacia donde también eran remitidas las partidas de pescado bermeanas.

A modo de resumen, podemos decir que la construcción de los ferrocarriles de vía ancha en el País Vasco, englobados dentro de la red general de los ferrocarriles españoles, no atendió directamente al sector pesquero vasco. Es decir, estos ferrocarriles surgieron en un momento determinado en el que las necesidades primarias y más inmediatas eran las de dar salida a los productos comerciales de la meseta hacia los centros vascos de distribución internacional. Dentro del trazado de estas líneas generales tan sólo se encuadraban tres puertos, San Sebastián, Pasajes y Bilbao. Eran principalmente puertos comerciales, con una tradición de transporte de cabotaje con todo el litoral cantábrico. El resto de la costa vasca quedó por completo desasistida desde el punto de vista ferroviario, y hubo que esperar a la segunda gran oleada constructiva para contar con el ferrocarril, eso sí, de un ancho viario menor.

2. LOS FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA

La red general de ferrocarriles construida en ancho viario normal no satisfacía las necesidades de la costa vasca. La conexión ferroviaria de esta zona surgió como resultado de distintas iniciativas que tenían como objetivo solventar las deficiencias de los ferrocarriles de vía normal que estaban en explotación. Para comenzar, estas líneas complementarias de la red general se construyeron en ancho viario de un metro. La utilización de este ancho viario fue consecuencia de adecuar los gastos de construcción a una difícil

21. Esta tendencia que se observa en el puerto de Bermeo sobre el incremento de la comercialización de pescado fresco desde la inauguración de la línea ferroviaria del Norte, es una tónica general en los puertos pesqueros que componían el departamento del Ferrol, del que formaban parte los puertos pesqueros vascos y del resto del litoral Cantábrico. En el *Anuario Estadístico de España* de los años 1862 a 1865, se indica de un modo general el pescado consumido fresco, salado y escabechado de los puertos que pertenecían a este departamento, sin que se reseñase por separado las capturas de cada puerto. En 1862, el pescado consumido fresco en este departamento ascendía a 325.963 arrobas. Al año siguiente esta cifra se disparó a 1.436.141 arrobas, y en 1864 alcanzó 2.137.219 arrobas. Por otra parte, la producción de pescado salado tras un primer bajón en 1863, se recuperó levemente en 1864, mientras que el pescado escabechado sufrió un incremento sostenido durante este trienio. (Pescado salado: año 1862, 2.699.480 arrobas; año 1863, 2.040.657 arrobas; año 1864, 2.368.955 arrobas. Pescado escabechado: año 1862, 306.370 arrobas; año 1863, 332.706 arrobas; año 1864, 355.803 arrobas). JUNTA GENERAL DE ESTADÍSTICA: *Anuario estadístico de España, 1862-1865*, Madrid, 1866-1867, p.408.

orografía, además del deseo de disminuir los gastos de explotación de las compañías. El germen de este conjunto de líneas ferroviarias de ancho de un metro fue el Ferrocarril de Bilbao a Durango, también llamado Ferrocarril Central de Vizcaya. Los buenos resultados de la explotación de este ferrocarril construido en vía estrecha, sirvieron como ejemplo a seguir por otros inversores y, de este modo, con excepción del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, no se volvió a utilizar otro ancho viario mas que éste en las construcciones ferroviarias vascas²².

Si bien el empleo de la vía de un metro tenía sus ventajas, en cuanto a la economía de obras y explotación ferroviaria, también planteaba serios problemas. El más grave, tal vez, era la falta de continuidad con la red general de vía ancha. Para acceder a esta red era necesario construir ramales y realizar transbordos que dificultaban el tráfico de mercancías y de viajeros. Con la aparición de nuevos medios de transporte mecánicos por carretera, esta deficiencia que en un principio no suponía más que un retraso de tiempo terminó por volverse en contra de los ferrocarriles. Bastante parte del tráfico se desvió hacia el automóvil, puesto que éste permitía una inmediatez, es decir, un puerta a puerta, que el ancho viario de un metro negaba al transporte ferroviario.

El primer ferrocarril de vía estrecha que se construyó en el País Vasco fue el Ferrocarril de Bilbao a Durango. Esta línea se fue prolongando por la costa de Guipúzcoa hasta la frontera con Francia. Paralelamente, también se fue construyendo en este ancho viario el enlace entre Bilbao y Santander. Además, un conjunto de líneas ferroviarias de corto recorrido y de interés meramente comarcal comenzaban a dirigirse desde Bilbao o sus inmediaciones hasta la costa vizcaína. Estas iniciativas se materializaron con la construcción del Ferrocarril de Bilbao a Plencia y del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, cuya terminal quedó tan sólo a cinco kilómetros de Bermeo.

Este conjunto de líneas terminó por configurar una red ferroviaria de vía estrecha, que complementaba las funciones de la red general de vía ancha. Gracias a esta infraestructura de ancho de un metro, las tres capitales del País Vasco quedaban enlazadas de un modo más directo entre sí, además de permitir a la mayor parte de las comarcas vascas acceder a los grandes centros de consumo. Por último, se plantearon nuevas líneas en este ancho viario que buscaban una conexión más directa de la comunidad vasca con las provincias limítrofes.

Pero, ¿cómo influyó esta red de ferrocarriles de vía de un metro en el sector pesquero vasco? Desde los primeros planteamientos para la construcción de los ferrocarriles en España, se proyectó una red circular o de circunvalación peninsular que completase la estructura radial que tenía su epicentro en Madrid²³. Dentro de esta red de circunvalación, se recogía la línea del litoral cantábrico. Esta línea comenzaba en Oviedo y terminaba en la frontera francesa. Su recorrido por toda la costa cantábrica se planteaba como un sustituto del transporte de cabotaje, limitado por los continuos temporales y, también, por la deficiente infraestructura de la mayor parte de los puertos cantábricos.

Esta línea del litoral se fue construyendo poco a poco, como resultado de diferentes iniciativas. Contaba con una continuidad desde Oviedo hasta Bilbao y desde Deva hasta la frontera con Francia. Sin embargo, en la costa oriental vizcaína que va desde Plencia hasta Deva hubo un vacío desde el punto de vista ferroviario que se saldó tímidamente en 1955 con la prolongación hasta Bermeo del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales.

Por lo tanto, nos encontramos con dos realidades bien distintas en cuanto a la construcción de ferrocarriles que recorriesen las costas vascas. En primer lugar, el litoral guipuzcoano se vio favorecido desde temprano con una línea en cuyo trayecto se encontraban sus puertos más importantes. Sin embargo, en Vizcaya la situación fue bien distinta. No faltaron iniciativas que buscaron un enlace de la costa oriental con la red de ferrocarriles que se estaba construyendo. Sin embargo, ninguna de éstas fructificó y los principales puertos vizcaínos se las ingeniaron como pudieron para suplir la carencia del ferrocarril.

22. ALZOLA Y MINONDO, Pablo: *Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha*, Madrid, 1888. La polémica sobre la utilización en el área cantábrica de la vía de ancho normal o de la vía de ancho de un metro tuvo a Pablo Alzola y a Adolfo Ibarreta a sus mayores exponentes. Mientras que el primero abogaba por la utilización del ancho normal, que permitiría un transporte sin transbordos hacia la red general ya construida, el segundo defendía la utilización de la vía de un metro como el factor más importante para la economía de aquellos proyectos que de otro modo difícilmente podrían construirse, y de ser así, su explotación se vería dificultada por su elevado costo de mantenimiento. CONSEJOS DE LAS COMPAÑÍAS DE BILBAO A DURANGO Y DE DURANGO A ZUMARRAGA: *El Ferrocarril de vía ancha de Dos Caminos a San Sebastián frente a los caminos de Bilbao a Durango y de Durango a Zumárraga*, Bilbao, 1890.

23. *Memoria del Ferrocarril de vía de un metro de Elgoibar a San Sebastián*, Bilbao, 1890, p.7.

2.1. La costa guipuzcoana

El ferrocarril que recorre la costa guipuzcoana ha sido el resultado de distintas iniciativas. Los primeros intentos surgieron del afán mercantilista de la sociedad El Crédito General de Ferrocarriles, más interesada en obtener elevadas ayudas estatales para rentabilizar la construcción de estas líneas que en la explotación del negocio ferroviario en sí mismo. Después de las iniciativas fallidas de esta compañía, el ferrocarril de la costa guipuzcoana se materializó gracias a la gestiones de un pequeño grupo de inversores, compuesto por capitales vizcaínos y guipuzcoanos. Estos inversores siguieron la política de ir construyendo líneas de corto recorrido que se iban complementando unas con otras. De este modo, surgió la línea de vía estrecha, que desde Bilbao, por Durango, llegaba hasta la frontera francesa. Primero, se construyó el Ferrocarril de Bilbao a Durango, y luego éste se amplió hasta Zumárraga. Después se puso en explotación el Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián y su prolongación hasta Hendaya. Con la ejecución del Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya se intentaron paliar algunas de las deficiencias de estas líneas.

2.1.1. El Ferrocarril de Bilbao a Durango

La línea de Bilbao a Durango fue el origen de los ferrocarriles de vía estrecha en el País Vasco. En efecto, este ferrocarril fue el embrión de la línea que desde Vizcaya se dirigiría por el valle del Deva hasta la costa guipuzcoana. Este primer acercamiento en vía estrecha hacia el litoral vizcaíno y guipuzcoano fue el resultado de iniciativas que poco o nada tenían que ver con el sector pesquero²⁴. Efectivamente, la construcción del Ferrocarril de Bilbao a Durango fue un negocio comercial cuyo interés primario era el de dotar a la zona del Duranguesado de una salida rápida hacia Bilbao. Su ampliación hasta Zumárraga surgió ante la necesidad de enlazar con la línea del Norte en este último punto. Mientras, su conexión con San Sebastián por Elgoibar a lo largo de la costa no fue más que la obligación de cubrir los preceptos establecidos en la concesión de esta línea.

Cuando se construyó la línea del Norte, la mayor parte de Vizcaya, al igual que su costa, permanecieron al margen de la influencia directa de este ferrocarril. Los puertos de Bermeo, Mundaca, Elanchove, Lequeitio y Ondárroa quedaron desasistidos, y la conexión entre Bilbao y San Sebastián estaba sujeta a un amplio rodeo²⁵. Como consecuencia de ello, se planteó un ferrocarril que uniera Bilbao con Durango. Se estableció su terminal en esta segunda villa, pensando en su prolongación futura hasta Zumárraga para enlazar con la línea del Norte. Su recorrido por el valle del Nervión se justificaba por la bonanza de su orografía y por el tráfico que se generaba en esta zona, proveniente tanto de sus actividades industriales como del tránsito hacia Bilbao de mercancías y viajeros que llegaban desde otros puntos. Además, Durango era la terminal de las carreteras que partían de Bermeo, Lequeitio, Elanchove, Ea y Ondárroa. Se calculaba que las carreteras que afluían a la línea del Ferrocarril de Bilbao a Durango recorrían tres cuartas partes de Vizcaya, afectando a más de 60 pueblos, es decir, las dos terceras partes del Señorío. Durango también era punto de paso de las diligencias que se dirigían hacia San Sebastián, Bermeo, Lequeitio y Ondárroa.

Además, en el proyecto del Ferrocarril de Bilbao a Durango, se cita que «...el mar es el elemento de los habitantes de la costa y aquel que no se dedica a la pesca, busca indefectiblemente su modo de vivir a bordo de los buques destinados al cabotaje, o haciendo la travesía entre ambos continentes». Y se añade que los familiares iban a visitar a sus allegados al puerto donde abordaban o viceversa, estableciéndose una comunicación continua e incesante entre Bilbao y los pueblos de la costa.

En cuanto al transporte de mercancías por este ferrocarril, se calculaba un movimiento de 50.000 toneladas destinadas a los pueblos de Bermeo, Mundaca, Guernica, Lequeitio y otros de menor importancia del litoral. Al mismo tiempo, se especificaba que mil toneladas de pescado recorrerían la línea. Por

24. A pesar de que la totalidad del trazado del *Ferrocarril de Bilbao a Durango* discurría por territorio vizcaíno, y de que su área de influencia directa eran los puertos pesqueros de la costa oriental vizcaína, la influencia de este ferrocarril también se proyectaba hacia el litoral guipuzcoano. Asimismo, la prolongación de esta línea supuso la conexión ferroviaria de la costa de Guipúzcoa con la red ferroviaria general. Por lo tanto, el *Ferrocarril de Bilbao a Durango* fue el germen de la red ferroviaria de vía estrecha que enlazaría el litoral vizcaíno y guipuzcoano con las capitales de ambos territorios. Ante la dualidad presentada por este ferrocarril se ha optado por incluir su análisis dentro del apartado correspondiente a la costa guipuzcoana, atendiendo a la continuidad del tráfico ferroviario que se estableció con la explotación de la línea ferroviaria de vía estrecha que enlaza Bilbao con San Sebastián.

25. *El Noticiero Bilbaíno*: 19 de noviembre de 1876, año II, nº 567. *Proyecto del Ferro-carril Central de Vizcaya. Memoria*. 1878. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.332.

último, se mantenía la idea de que la explotación de este ferrocarril fomentaría «la industria marinera, que es una de las más ricas e importantes del Señorío, y cuyo mayor desenvolvimiento y desarrollo depende de acercar el punto productivo al lugar del consumo». La continuidad del transporte de esta línea con la red general de los ferrocarriles se estableció a partir del Ramal de Dos Caminos, con lo que se aseguraba tanto el tráfico de viajeros como el de mercancías²⁶.

La línea de Bilbao a Durango y el ramal a Dos Caminos fueron objeto en 1877 de una misma concesión, la sociedad que lo explotaría, la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, se constituyó en 1880 y dos años más tarde se inauguró la línea. Desde los primeros ejercicios esta compañía tuvo buenos resultados, basados ante todo en una política de libertad de tarifas en la que se ajustaban los precios al mínimo permitido por la ley²⁷. La bonanza de este negocio ferroviario, tras el aparatoso descalabro de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, sirvió para crear nuevas expectativas a los inversores con cara al negocio ferroviario. Tras el ejemplo de construcción y explotación de esta compañía surgieron nuevas iniciativas que enlazaban Bilbao con el resto de la provincia.

2.1.2. El Ferrocarril de Durango a Zumárraga

El marco de actuación directa de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya era el área oriental vizcaína y su expansión hacia la provincia de Guipúzcoa. La construcción del Ferrocarril de Durango a Zumárraga fue el primer paso. En el proyecto de este ferrocarril, se planteaba como primer objetivo «dar vida» a las industrias enclavadas en Eibar, Placencia, Elgoibar, Vergara, Oñate y Mondragón²⁸. También se citaba como otro objetivo de su construcción, aumentar y desarrollar el movimiento y tráfico, «en la actualidad relativamente importante», entre la costa y el interior de Castilla y en dirección a Bilbao. Los puertos costeros importaban cereales y vinos, y materias primas para sus industrias. Al mismo tiempo, se exportaba la producción pesquera que solo en Bermeo y Ondárroa pasaba de 5.000 toneladas al año. En este proyecto también se indicaba que la costa se encontraba aislada y que carecía de una vía directa de transporte hacia Vizcaya y Santander, vacío que se vendría a llenar con la explotación de este ferrocarril que, al mismo tiempo, se vería complementado con el de Estella a Vitoria y Durango si este último se llegara a construir.

Dentro del tráfico probable de la línea de Durango a Zumárraga, se calculaba, basándose en los datos aportados por las administraciones de diligencias, que unos 10.000 viajeros se dirigían anualmente a los pueblos de la costa y que, además, de los 60.000 viajeros transportados durante el año anterior por el Ferrocarril Central, gran parte se dirigía igualmente hasta el litoral. Dentro de las mercancías, se calculaba que Bermeo aportaría un tráfico de 4.550 toneladas de pescado y conservas a la línea, del mismo modo, Ondárroa contribuiría con 800 toneladas y Motrico con 700²⁹. Este tráfico proveniente de la costa se centraría en las estaciones de Elgoibar y de Olacueta con dirección al interior³⁰. Por último, se estimaba que el tráfico de pescado fresco aportaría poco movimiento a la línea³¹, por lo que aunque la compañía no lo especificase, la mayor parte del tráfico proveniente de los puertos pesqueros estaría básicamente compuesto por partidas de pescado elaborado. Esta línea se abrió completa a la explotación en 1887³².

2.1.3. El Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián

Con la construcción del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, las líneas de Bilbao a Durango y su ampliación hasta Zumárraga contaban con una salida hacia el mar. El primer acercamiento desde Elgoibar hasta la costa data de 1888, cuando se solicitó al Ministerio de Fomento el permiso para estudiar un ferro-

26. FERROCARRIL CENTRAL DE VIZCAYA DE BILBAO A DURANGO. *Proyecto de un ramal de unión entre las dos líneas de Bilbao a Durango y Tudela a Bilbao y de una modificación en la primera entre los K. 5 y 6*. 1880. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.332.

27. *Gaceta de los Caminos de Hierro*: 27 de junio de 1880, año XXV, nº 26; 11 de junio de 1882, año XXVII, nº 24; 7 de octubre de 1883, año XXVIII, nº 40; 4 de noviembre de 1883, año XXVIII, nº 44. *El Noticiero Bilbaino*: 1 de junio de 1882, año VIII, nº 2.506.

28. *Proyecto del Ferrocarril de Durango a Zumárraga*. 1882. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.336.

29. *Ibidem*. En este proyecto se alude a la falta absoluta de datos estadísticos del tráfico en Vizcaya, lo que hacía «sumamente difícil» el conocimiento del tráfico existente. Destaca además que los datos que han llegado hasta los que elaboraron este proyecto son «incompletos, inconexos y no dan la menor idea de las direcciones del movimiento, si bien la de la masa general es conocida».

30. FERROCARRIL DE DURANGO A ZUMARRAGA. *Proyecto de replanteo*. 1885. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.336.

31. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE DURANGO A ZUMARRAGA. *Tarifas. Memoria*. 1885. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.338. *El Noticiero Bilbaino*: 31 de marzo de 1881, año VII, nº 2.078; 13 de abril de 1881, año VII, nº 2.091; 26 de abril de 1881, año VII, nº 2.102; 15 de julio de 1883, año IX, nº 2.844.

32. *Gaceta de los Caminos de Hierro*: 8 de enero de 1888, año XXXIII, nº 2; 22 de enero de 1888, año XXXIII, nº 4.

carril económico que partiendo de Elgoibar (de la línea de Durango a Zumárraga) llegase hasta Deva, en la costa guipuzcoana³³. En el proyecto de este ferrocarril se destacaba la notable actividad industrial del valle del Deva, cruzado por importantes vías de comunicación que enlazaban Bilbao con Zumárraga, Marquina, Lequeitio, Motrico y Ondárroa, además de la conexión con San Sebastián por Zumaya y Zarauz. Dentro del tráfico probable de esta línea, se calculaba que a ella podían llegar 800 toneladas de pescado y conservas provenientes de Motrico, mientras que de Ondárroa, se calculaba que podían ascender a 960 toneladas³⁴. Por último, este circuito se cerró con la construcción de la sección de Zarauz a Deva.

Por lo tanto, el Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián era la prolongación directa de las líneas de Bilbao a Durango y de Durango a Zumárraga hasta San Sebastián. De este modo, se estableció la comunicación ferroviaria directa entre ambas capitales con vía de un metro. Además, esta línea formaba parte de la línea del litoral Cantábrico, que en esos momentos se encontraba en construcción³⁵. La explotación de Oviedo a Infiesto se abriría en breve; las obras de su prolongación hasta Santander ya habían comenzado; las de Santander a Solares estaban casi finalizadas; desde Solares hasta Valmaseda comenzarían pronto; la línea de Valmaseda a Bilbao se pondría en explotación en un corto espacio de tiempo; la de Zorroza a Dos Caminos ya estaba concedida; y la de Bilbao a Durango y su prolongación hasta Zumárraga también se encontraban abiertas.

Este conjunto de líneas planteaba dos opciones para enlazar con la costa. La primera, desde Amorebieta, con una línea que se dirigía hasta Guernica, cuya prolongación natural era Lequeitio. La segunda, la que desde Elgoibar se proyectaba hacia Deva. La cuestión era cuál de ambas alternativas elegir. Desde el punto de vista topográfico, la más corta, la más económica y la que recogía mayor tráfico local era la prolongación de la línea de Málzaga a Elgoibar. Al menos, de este modo pensaban aquellos que redactaron el proyecto del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián.

Una vez establecidas las ventajas del trayecto desde Elgoibar hasta la costa, y construida la línea hasta San Sebastián, se pensaba que su explotación supliría las deficiencias del comercio de cabotaje. Al enlazar esta línea con la red general de ferrocarriles de vía ancha, se mantenía que podría competir con este tipo de transporte marítimo, al asegurar un transporte continuo, más barato y sin estar sujeto a los embates del tiempo. Y, además, se abría la posibilidad de ampliar esta línea hasta la frontera francesa, lo que le permitiría no estar subordinada al tráfico de la línea general del Norte. Por último, su conexión con Irún le abría camino hacia Navarra a través de la línea Irún-Endarlaza.

En cuanto a las posibilidades de tráfico general del Ferrocarril a Elgoibar a San Sebastián, se mantenía que esta línea recorría una zona con un elevado índice de población, al mismo tiempo que enlazaba el puerto de Bilbao con el de Pasajes, sin olvidar que era un acceso directo hasta San Sebastián. Además, era el camino más corto hacia la frontera francesa para el tráfico generado en la costa cantábrica, a lo que había que añadir la importancia industrial de la zona recorrida. Una de las posibilidades de tráfico que se barajaba, era la de hacerse con parte del tráfico de cabotaje que, desde Bilbao, redistribuía las producciones vizcaínas por todo el litoral cantábrico, en particular con destino a Pasajes. Este último puerto recibía las mercancías procedentes de otros puertos del Cantábrico para luego difundirlas hacia la península y, también, por las provincias vascas. En este punto, el ferrocarril de la costa permitiría una mayor cobertura al puerto de Pasajes.

Aunque el gobierno estableció como línea susceptible de concesión el Ferrocarril de San Sebastián a Deva, prolongándose por un extremo hasta la frontera francesa y por el otro hasta su enlace con el ferrocarril de Durango a Zumárraga, primero se solicitó tan sólo la sección de San Sebastián a Deva, con el objeto de ganar tiempo para empezar los trabajos y siempre con la idea de pedir sus prolongaciones en uno y otro extremo, mientras se estuviesen realizando las obras. La construcción del ferrocarril de San Sebastián a Deva era importante para los intereses locales «por servir a todos los pueblos de la costa de Guipúzcoa». Al mismo tiempo, este ferrocarril permitiría a San Sebastián «tener un medio de comunicación rápido con Bilbao»³⁶.

33. MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Obras Públicas. Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles. 1888. *Expediente de Estudios de un ferrocarril económico de Elgoibar a Deva*. Peticionario D. Guillermo Pozzi. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 22.493.

34. *Proyecto de Ferro-carril de vía estrecha de Elgoibar a Deva. Memoria*. 1889. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.255. FERROCARRIL DE ELGOIBAR A DEVA. *Estaciones y apeaderos. Memoria*. 1893. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.563.

35. *Memoria del Ferrocarril de vía de un metro de Elgoibar a San Sebastián*, Bilbao, 1890.

36. *Memoria del Ferrocarril de vía de un metro de Elgoibar a San Sebastián*, Bilbao, 1890. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.549. MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Obras Públicas. Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles. 1891. *Ferrocarril de San Sebastián a Deva. Informe*. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.549.

La Junta Superior de Ferrocarriles en su informe sobre la concesión del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, recogía la dificultad del trazado por el litoral, y obligaba a que éste debía recorrer los pueblos de Zumaya, Guetaria, Zarauz y Orío³⁷. La Junta, teniendo en cuenta los problemas que plantearía la construcción de este ferrocarril por la línea de costa, decidió que el trayecto más adecuado era por el interior, y fijaba las estaciones en los pueblos anteriormente citados. Una vez conseguida la concesión de la línea, primero se dio comienzo a las obras de la sección de San Sebastián a Zarauz³⁸, puesto que era necesario dotar cuanto antes del ferrocarril a la capital de la provincia y su área de influencia más directa. Al mismo tiempo, también se iniciaron las obras desde Elgoibar hasta Deva.

Por lo tanto, la materialización de un ferrocarril que recorriese la costa guipuzcoana fue el resultado de obedecer las exigencias fijadas por el gobierno en el pliego de condiciones de su concesión. Se establecía el paso obligado por los municipios de Zumaya, Guetaria, Zarauz y Orío, y se adecuó el trazado por el interior de la costa para cumplir esta formalidad. La prioridad de los objetivos de los constructores de esta línea se pone de manifiesto cuando decidieron comenzar simultáneamente las secciones de San Sebastián a Zarauz y de Elgoibar a Deva, dejando para lo último la construcción de la línea de Zarauz a Deva. El área comprendida entre San Sebastián y Zarauz necesitaba del ferrocarril para facilitar la estrechas relaciones económicas que entre los pueblos de esta zona tenían lugar, al mismo tiempo que el valle del Deva lo necesitaba para dar salida a sus producciones industriales. La conexión entre ambas secciones, es decir todo el trayecto de la costa, se dejó para el final, y hace pensar que el tráfico terrestre generado por esta zona no era lo suficientemente importante como para reclamar su rápida construcción. Hay que tener en cuenta que esta línea se inauguró en 1890, fecha en la que todavía no se había dado comienzo al gran desarrollo de la industria conservera de la zona como consecuencia del asentamiento de industriales catalanes e italianos³⁹.

2.1.4. El Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa

Por último, el circuito ferroviario de la costa cantábrica se cerró con la construcción del Ferrocarril de San Sebastián a Irún. Este ferrocarril surgió de la conveniencia de unir la línea de Elgoibar a San Sebastián con la frontera francesa y con la estación de Hendaya, de la red del Mediodía francés⁴⁰. Este ferrocarril evitaría los transbordos que eran necesarios para acceder desde las líneas de vía estrecha hasta la frontera. El paso de esta línea por el puerto de Pasajes se planteaba a través de un ramal, puesto que los terrenos inmediatos al puerto estaban ocupados por las instalaciones de la línea del Norte. El propósito de este ramal era unir la línea con los muelles del puerto⁴¹. Al mismo tiempo, se proyectaba en San Sebastián una estación frente a la de la línea del Norte, y el emplazamiento de la estación de Irún quedaría entre las vías francesas y las de la nueva línea, en igual disposición que la del Norte.

En su informe sobre este ferrocarril, la 1ª División técnica y administrativa de ferrocarriles indicaba que esta línea serviría a zonas tan importantes desde el punto de vista comercial e industrial como San Sebastián, Pasajes, Rentería e Irún. También, permitiría la salida de las producciones a través de Pasajes y el intercambio de productos con Francia de las poblaciones del litoral⁴². Se reconocía, por lo tanto, la naturaleza de este ferrocarril como un elemento comercial dentro del engranaje establecido por San Sebastián y el puerto de Pasajes. La construcción de este ferrocarril de San Sebastián hasta Irún permitió cerrar el circuito ferroviario de vía estrecha que recorría toda la provincia de Guipúzcoa por la costa. A pesar de dotar de una infraestructura de comunicaciones terrestres a la mayor parte de los pueblos del litoral guipuzcoano, este circuito también presentaba sus deficiencias, y éstas se quisieron solventar con la construcción del Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, también llamado Ferrocarril del Urola.

37. *Proyecto de Ferrocarril económico de Deva a Elgoibar. Prolongación del de S. Sebastián a Deva, hasta su unión en Elgoibar con la línea central de Guipúzcoa*. 1890. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.255.

38. FERROCARRIL DE ELGOIBAR A SAN SEBASTIAN. *Sección de San Sebastián a Zarauz. Estaciones. Memoria*. 1895. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.253.

39. VV.AA.: *Las conservas de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1997, pp. 91-115. HOMOBONO, José Ignacio: *op. cit.*, p. 11.

40. FERROCARRIL DE SAN SEBASTIAN A IRUN. *Proyecto*. 1901. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.290.

41. FERROCARRIL DE SAN SEBASTIAN A IRUN. *Ramales al Puerto de Pasajes y a la Frontera Francesa*. 1901. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.290.

42. MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Obras Públicas. 1ª División técnica y administrativa de ferrocarriles. *Proyecto de ferrocarril de San Sebastián a Irún. Informe de la División*. 1901. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.290.

2.1.5. El Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya

El Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, también llamado Ferrocarril del Urola surgió de la necesidad de enlazar este valle con el Ferrocarril del Norte en Zumárraga y, también, con el transporte marítimo en los puertos de Zumaya y Guetaria⁴³. El ferrocarril de la costa recorría estos dos últimos municipios, tal y como se especificaba en las bases de su concesión, sin embargo, el puerto de Guetaria quedaba desasistido desde el punto de vista ferroviario. Por su parte, Zumaya contaba en su puerto con el servicio combinado del ferrocarril y del transporte marítimo, lo que permitió un mayor desenvolvimiento del tráfico. El proyecto del Ferrocarril del Urola data de 1880 y contemplaba su terminal en Guetaria. También recogía la importancia de la actividad pesquera que se desarrollaba en los puertos de Guetaria y Zumaya, además del desarrollo del tráfico comercial de este último puerto. Desde este puerto se redistribuían por toda la costa cantábrica y también por el extranjero, no solo las materias provenientes del valle del Urola, sino también el pescado fresco que hasta aquél llegaba.

Los problemas planteados por la construcción de la línea del Urola dieron lugar a que se fuera posponiendo su construcción, hasta que la Diputación de Guipúzcoa se hizo cargo de ella, al igual que de su posterior explotación. Este ferrocarril no se inauguró hasta 1927, y en 1947 la Diputación de Guipúzcoa presentó un anteproyecto de ramal ferroviario hasta el puerto de Guetaria⁴⁴. En este estudio se planteaba la idea de construir en Guetaria un puerto comercial hasta el que llegaría un ramal del Ferrocarril del Urola. Su área de influencia directa serían los puertos de Ondárroa, Motrico, Guetaria, Zarauz y Orio, y su labor ayudaría a aliviar la insuficiencia que padecían los muelles comerciales de Pasajes.

A modo de conclusión, la costa guipuzcoana contó desde temprano con la presencia del ferrocarril. Carecemos de datos para cuantificar la cantidad y la tipología del transporte que se realizaba por esta línea de la costa. Además, la presencia del tráfico de cabotaje es otro factor a tener en cuenta. Presumiblemente, la simbiosis entre ambos tipos de transporte propició el incesante desarrollo de las actividades pesqueras, tanto extractivas como de transformación. Sin embargo, la falta de datos no nos permite determinar hasta qué punto los ferrocarriles participaron en el despegue de estas actividades. Zumárraga era la estación ferroviaria hasta donde llegaban las producciones pesqueras de la costa para su posterior distribución hasta el interior de la península. Del mismo modo, desde esta estación se redistribuían las materias primas que las fábricas de escabeche y conservas necesitaban. Nos faltan estadísticas de transporte en las que se refleje la naturaleza y destino de este tráfico y, de este modo, establecer la aportación de los ferrocarriles en el desarrollo del sector pesquero guipuzcoano.

2.2. La costa vizcaína

Muchos fueron los proyectos que recogían en sus trazados la costa vizcaína, pero fueron pocos los que se construyeron. Desde el punto de vista de las actividades pesqueras, podemos hacer una diferenciación entre la costa occidental vizcaína y su parte oriental. La divisoria entre ambas vertientes costeras la podemos establecer en el cabo Machichaco. De este modo, desde este punto hacia el oeste, los puertos dedicados a las actividades pesqueras, se caracterizaban por su pequeño calado y por su dedicación casi exclusiva a la pesca de bajura. Mientras, desde este cabo en dirección este, se encontraban los grandes puertos vizcaínos, cuya vida giraba entorno a las actividades pesqueras tanto extractivas como de transformación⁴⁵.

2.2.1. La costa vizcaína occidental

Los puertos de la costa vizcaína occidental, Baquio, Arminza, Plencia, Santurce y Ciérvana, apenas si contaban con un elevado número de embarcaciones y, con excepción de Plencia, no se desarrollaron en ellos otro tipo de actividades industriales vinculadas con la extracción pesquera. Además, en los puertos

43. ALZOLA, Pablo: *Proyecto del Ferrocarril de Zumárraga a Guetaria. Memoria*, Bilbao, 1888.

44. FERROCARRIL DEL UROLA. Diputación de Guipúzcoa. *Anteproyecto de ramales ferroviarios a Guetaria y Mecalalde*. 1947. Archivo de los Ferrocarriles Vascos.

45. AGUIRRE FRANCO, Rafael: *El Cantábrico, entre la vela y el vapor: una cultura común*, Txertoa, San Sebastián, 1994, pp. 13-14.

de Santurce y Plencia las actividades pesqueras se compaginaban con el comercio de cabotaje, lo que les permitía una mejor gestión de sus zonas portuarias. Y fueron precisamente estos dos puertos los que se vieron favorecidos por la construcción de los ferrocarriles.

El puerto de Santurce se había dedicado tradicionalmente a las artes de la pesca, al igual que a las operaciones de practica en el abra de la Ría de Bilbao. El fuerte desarrollo de las actividades comerciales de este puerto, al amparo del crecimiento económico de Bilbao, no fue un impedimento para que perviviera su flota pesquera tradicional. Sus capturas, básicamente destinadas al consumo en fresco de Bilbao y de su entorno, eran transportadas por las mujeres a lo largo de la orilla de la ría hasta esta villa⁴⁶. Mucho se ha hablado dentro del folklore popular de la imagen de la sardinera, recorriendo a pie los catorce kilómetros que distaba Santurce de Bilbao. Sin embargo, nuevas técnicas irrumpen y desmitifican aquellas imágenes bucólicas. La construcción, primero, de los tranvías que recorrían ambos márgenes de la ría y, después, de los ferrocarriles que recogían el mismo trayecto, permitió unos servicios más cómodos para el transporte de los géneros frescos hasta Bilbao. A pesar de estas mejoras en el transporte, las actividades pesqueras de Santurce se mantuvieron en un discreto segundo plano con respecto a su actividad comercial portuaria.

El otro puerto de la costa occidental vizcaína que se vio favorecido por la llegada del ferrocarril fue el de Plencia. Esta villa, de honda raigambre marinera, compaginaba sus actividades pesqueras con el comercio de cabotaje. A finales del siglo XIX contaba, además, con una nada desdeñable industria dedicada a la transformación de los productos del mar. Sin embargo, la conexión ferroviaria de este puerto fue el resultado de una casualidad no planificada. En efecto, la primera línea ferroviaria que apuntaba la posibilidad de enlazar Bilbao con Plencia surgió como respuesta a las necesidades de un grupo de capitalistas que querían rentabilizar sus inversiones en la margen derecha del Abra. Estos promotores pretendían convertir los terrenos que habían comprado en Guecho en la zona residencial para la emergente burguesía bilbaína, y lo consiguieron. Al mismo tiempo, el ferrocarril que desde Bilbao se dirigía hasta Las Arenas, planteaba entre sus objetivos, asistir el tráfico que se generaba en la ría de Bilbao y descongestionar los muelles de la margen izquierda. También, se apuntaba la posible expansión industrial por esta margen derecha de la ría, como consecuencia del colapso industrial y urbano que estaba teniendo lugar en la otra margen. Esta línea se inauguró en el año 1887, y de este modo quedaba apuntada la posibilidad de enlazar con la costa, es decir, con Plencia⁴⁷.

En el proyecto de Ferrocarril de Las Arenas a Plencia, se plasmaban las bonanzas pesqueras de esta villa, inmersa en esos momentos en una continua decadencia. Se hablaba de la merecida fama que habían conquistado sus fábricas de conservas y de «las exquisitas langostas y ostras que allí se pescan»⁴⁸. Se mencionaba que tanto en Algorta como en Plencia, los marinos se dedicaban al practica en el puerto de Bilbao y dejaban a la pesca los momentos que la entrada y salida de buques les dejaba libres. Por otra parte, se apuntaba que este ferrocarril permitiría abaratar el transporte del combustible, aceite, sal y vinagre que las escabecherías de Plencia y de Arminza demandaban, al mismo tiempo que el de la hoja de lata, maderas y duelas que utilizaban para los envases. Además, a los propietarios de las ostreras y a los pescadores de langostas, cuyo principal mercado era Bilbao, les ofrecía aumentar el volumen de las partidas que mandaban hasta esta villa.

Hay que tener en cuenta que entre los objetivos que se planteaban con la construcción de este ferrocarril estaba el de dar a la cría de ostras, pesquerías de langostas y pescados finos y a las fábricas de escabeches, el empuje necesario no solo para surtir el mercado de Bilbao, sino también para llegar hasta Madrid y demás puntos del interior. Se calculaba que el tráfico que generaban las actividades pesqueras era de 800 toneladas de conservas y escabeches, y de 500 toneladas de pescado fresco por año, a lo que había que añadir las 465 toneladas anuales de las materias primas que utilizaba la industria escabechera

46. RUBIO ARDANAZ, Juan Antonio: *La vida arrantzale en Santurtzi: cambios económicos y socioculturales entre los pescadores de bajura (ss. XIX y XX)*, Ayuntamiento de Santurtzi, Santurce, 1997.

47. FERROCARRIL DE BILBAO A LAS ARENAS. *Memoria Descriptiva*. 1883. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.387. *El Noticiero Bilbaino*: 23 de septiembre de 1883, año IX, nº 2.909; 23 de noviembre de 1883, año IX, nº 2.969. *Gaceta de los Caminos de Hierro*: 27 de mayo de 1888, año XXXIII, nº 22.

48. *Proyecto de ferrocarril de vía estrecha de Las Arenas a Plencia. Memoria que acompaña al proyecto entregado en el Ministerio de Fomento al solicitar la concesión de expresado ferrocarril*. Bilbao. 1888.

de Plencia y Arminza. Por último, se indicaba que la explotación de este ferrocarril facilitaría la obras de ampliación de los puertos de Bilbao y de Plencia. Esta línea se inauguró en 1893, y su evolución estuvo marcada por la influencia de la metrópoli bilbaína⁴⁹. El área que recorría este ferrocarril terminó por abastecer de productos agropecuarios y de mano de obra a la metrópoli de Bilbao, y a medida que la influencia de esta villa aumentaba, iba decreciendo la actividad pesquera del puerto de Plencia.

2.2.2. La costa vizcaína oriental

En cuanto a la costa oriental vizcaína, la construcción de los ferrocarriles fue una asignatura pendiente. Las primeras solicitudes a la Junta de Obras Públicas para la concesión de líneas que recorriesen los puertos vascos datan de 1863. La sociedad El Crédito General de Ferrocarriles solicitó aquellas líneas que estaban encuadradas dentro del proyectado Ferrocarril del Cantábrico. Estas líneas eran las siguientes, el Ferrocarril de Luchana a Elorrio con ramales a Mundaca y Bermeo, y el Ferrocarril de Bilbao a Ondárroa por Amorebieta, Guernica y Lequeitio⁵⁰. Es decir, con estas concesiones se intentaba enlazar directamente con los puertos de Bermeo, Mundaca, Lequeitio y Ondárroa. Se quería acceder a Mundaca y Bermeo por el valle de Arratia, y a Lequeitio y Ondárroa por la vega de Guernica. Estas iniciativas de conectar con la costa vizcaína no llegaron a realizarse, ni siquiera se llegaron a confeccionar los estudios necesarios para su concesión.

Al mismo tiempo, la Compañía del Crédito General de Ferrocarriles estaba tramitando la concesión de la sección del Ferrocarril del Cantábrico por la costa guipuzcoana. En diciembre de 1882, la prensa bilbaína recogía las inquietudes de la opinión pública por saber cuál iba a ser el trazado del Ferrocarril de la Costa. Claro está, el trazado aprobado por la superioridad era el de Bilbao a Durango, desde aquí hasta Elgoibar y Deva y, recorriendo toda la costa, hasta San Sebastián. Los comentarios de la prensa no pueden ser más indicativos, puesto que sentía que no quedasen comprendidos en el trazado los valles de Marquina, Lequeitio y Guernica, e instaba a la dirección facultativa para que rectificara su opinión para conciliar los intereses de Vizcaya⁵¹.

En 1883 los ataques de la prensa bilbaína hacia la Compañía del Crédito General de Ferrocarriles fueron más directos, como consecuencia de la afirmación de esta sociedad de que con la construcción de la nueva línea, se desviarían del puerto de Bilbao grandes masas de mineral para embarcarlas en Pasajes. Sin embargo, en opinión de la prensa de Bilbao, este argumento no era más que una argucia para conseguir una mayor subvención del gobierno para la construcción de la línea⁵².

Pero sin duda alguna, el ataque más severo fue el dirigido por Angel Allende Salazar, diputado a Cortes por el distrito de Guernica. Para este diputado, el auténtico ferrocarril de la costa sería aquel que pasase por las cercanías de Bermeo, de Guernica y de Lequeitio. Debía de ser un ferrocarril de vía ancha que se aproximase cuanto pudiese a la costa del Cantábrico. De este modo, revivirían los pueblos del litoral, que necesitaban un ferrocarril que permitiese a sus industrias competir con las de otros puertos mejor comunicados. Este ferrocarril por la costa era el único útil y provechoso para Vizcaya. A Bilbao, le daba igual que este ferrocarril pasase por Guernica o por Durango, puesto que este último municipio nada tenía que perder, al estar ya conectado por ferrocarril con Bilbao, y estar proyectadas las ampliaciones de esta línea hasta Zumárraga y Estella. Sin embargo, los distritos de Guernica y de Marquina necesitaban el ferrocarril de la costa para dar salida a las importantes industrias derivadas de la pesca. La sociedad El Crédito General de Ferrocarriles intentaba recorrer el mínimo espacio en la provincia de Vizcaya para internarse enseguida en la provincia de Guipúzcoa. Este proyecto sería la ruina total de Vizcaya y especialmente de los puertos del Guerniquesado y del Marquinesado, en beneficio de los puertos de Guipúzcoa, puesto que todos ellos se verían recorridos por el ferrocarril. Pero, ¿cómo podrían competir los puertos vizcaínos, situados a tanta distancia de los ferrocarriles? se preguntaba Allende Salazar. La única salida que se observaba era la miseria y con ella la emigra-

49. *Gaceta de los Caminos de Hierro*: 7 de mayo de 1893, año XXXVIII, nº 19.

50. MINISTERIO DE FOMENTO. Junta de Obras Públicas. Negociado de Ferrocarriles, Canales y puertos. *Ferrocarril de Luchana a Elorrio con ramales a Mundaca y Bermeo. Expediente de concesión*. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 18.520. *Ferrocarril de Bilbao a Ondarroa por Amorebieta, Guernica y Lequeitio. Expediente de concesión*. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 22.255

51. *El Noticiero Bilbaino*: 16 de diciembre de 1882, año VIII. nº 2.644.

52. *El Noticiero Bilbaino*: 31 de octubre de 1883, año IX. nº 2.947.

ción. Por último, el diputado dejaba caer la duda sobre el auténtico fin de la construcción de la línea por la costa guipuzcoana, y que no sería otro que el deseo de la compañía concesionaria de conseguir una fuerte subvención del Estado. Para ello, esta sociedad aducía que el fundamento del ferrocarril que querían construir era el de «atender a la defensa del territorio nacional y proteger la industria de nuestros puertos», y objetaba que un ferrocarril por la costa de Vizcaya sería más largo y costoso. Angel Allende Salazar finalizaba su panegírico afirmando: «...o el ferrocarril cantábrico pasará por la costa de Vizcaya, o el ferrocarril cantábrico no se hará nunca, al menos con subvención del Estado». Y en una cosa no se equivocó, porque aun que el ferrocarril se construyó por la costa de Guipúzcoa, se hizo sin subvención del Estado⁵³.

2.2.2.1. El Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales

Las actividades del diputado por el distrito de Guernica, Angel Allende Salazar, no se limitaron a defender la necesidad de un ferrocarril que recorriese la costa oriental vizcaína. Es más, de su iniciativa surgiría lo que con el tiempo sería la única conexión ferroviaria de esta costa con Bilbao. Efectivamente, este diputado promovió la construcción del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno. Los antecedentes de este ferrocarril datan de 1880, cuando se solicitó el permiso para realizar los estudios de un ferrocarril de Amorebieta a Bermeo y Guernica. El peticionario, Pedro de Peláez, representaba a la sociedad El Crédito General de Ferrocarriles, y esta solicitud entraba dentro de la política de esta empresa destinada a construir la línea que recorriese el litoral cantábrico, desde Bilbao hasta Irún⁵⁴. La prensa del momento se hace eco de esta noticia y afirma la utilidad de este ferrocarril para la parte norte de la provincia, siempre y cuando se explotase en combinación con el ferrocarril de Bilbao a Durango⁵⁵. Sin embargo, los estudios de este ferrocarril no llegaron a realizarse.

En septiembre de 1882 tuvo lugar en Guernica una reunión para tratar la construcción de un ramal de ferrocarril que partiendo de esta villa empalmara en Amorebieta con el Ferrocarril de Bilbao a Durango. De esta reunión surgió una comisión que estudiaría las subvenciones que estarían dispuestos a dar los ayuntamientos de la zona y, también, el movimiento de tráfico que recogería esta línea. En su informe, esta comisión resaltaba, además de las bonanzas agropecuarias de la vega de Guernica, la riqueza pesquera y conservera de Bermeo, Mundaca y Elanchove. Y finalizaba indicando el deseo generalizado de que esta línea ferroviaria continuase hasta Bermeo⁵⁶.

La solicitud del expediente de concesión de esta línea coincide con la campaña realizada por el diputado Angel Allende Salazar para que se canalizase la ría de Mundaca hasta Guernica. Efectivamente, en enero de 1884 se presentó al Congreso una proposición de ley para que se considerase Mundaca como un puerto de refugio, además del permiso para constituir una Junta que atendiese a todo lo referente a la canalización de la ría de Mundaca, también llamada de Guernica. Aunque este proyecto no era nuevo, no se había conseguido hasta ese momento el empuje necesario para su aprobación, que tuvo lugar por el congreso en julio de ese mismo año. El paso siguiente fue solicitar la ayuda de la Diputación de Vizcaya para construir este canal, puesto que beneficiaría tanto a la agricultura y al comercio de la provincia, además de ser de utilidad para la salubridad y la prosperidad pública y para el fomento de la población rural. Sin embargo, en Guernica había un sentir generalizado de incredulidad ante este proyecto de canalización, a pesar de la celeridad con que se llevó cabo el asunto en las Cortes. Y no era para menos este sentimiento de recelo ante semejante obra pública. En efecto, el jefe de obras públicas de Vizcaya, José de Lequerica, decía en su informe: «El único puerto de Vizcaya que en mi opinión debiera clasificarse de interés provincial es el de Guernica, que hoy ni tan siquiera es puerto. Para convertirse en tal sería necesario canalizar la ría de Mundaca hasta Guernica [...] y hacerla navegable para buques de alto bordo».

En opinión de este ingeniero si estas obras se realizasen, «...la ría sería inmejorable y los mayores buques que hoy suben a Bilbao subirían más fácilmente aún a Guernica, que vería convertirse aquellas fértiles llanuras en establecimientos industriales y en fábricas de hierro...»⁵⁷.

53. *El Noticiero Bilbaino*: 14 de noviembre de 1883, año IX, nº 2.960.

54. MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas. Negociado de Ferrocarriles. *Extracto del expediente de estudios de un ferrocarril de Amorebieta a Bermeo y Guernica*. 1880. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 18.520.

55. *El Noticiero Bilbaino*: 8 de julio de 1880, año VI, nº 1.825; 10 de noviembre de 1880, año VI, nº 1.944.

56. *El Noticiero Bilbaino*: 27 de septiembre de 1882, año VIII, nº 2.566; 30 de septiembre de 1882, año VIII, nº 2.569.

57. *El Noticiero Bilbaino*: 9 de enero de 1884, año X, nº 3.012; 17 de julio de 1884, año X, nº 3.192; 29 de agosto de 1884, año X, nº 3.231; 6 de noviembre de 1884, año X, nº 3.298 y 18 de noviembre de 1884, año X, nº 3.319.

Es difícil imaginarse a los buques que fondeaban en Bilbao, recorriendo las vegas del Guerniquesado hasta la capital de la comarca y, más difícil aún, ver convertida a Guernica en una segunda metrópoli vizcaína. Pero los promotores de esta obra pública no cejaban en su intento y, dentro de esta política de dotar a Guernica de unas infraestructuras que favorecieran su posterior desarrollo, también abordaron la construcción del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno. Este ferrocarril fue concedido a Luis de Landeche, cuñado de Angel Allende Salazar. Posteriormente, este concesionario, cedió sus derechos a la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno⁵⁸.

En el proyecto de esta línea, nada se decía de la canalización de la ría de Guernica, ni de su simbiosis con la explotación del ferrocarril. Lo que sí se resaltaba era la naturaleza de las actividades económicas de la zona, basadas principalmente en la agricultura, en la ganadería y en la pesca. La pesca y las industrias que de ella se derivaban tenían verdadera importancia en los pueblos de la costa. En 1883 había en Bermeo 4 fábricas de conservas alimenticias, 2 de conservas y escabeche y 9 de escabeche, en Lequeitio 8 y en Ondárroa 5. Al mismo, se mantenía que los puertos de la costa aportarían un importante flujo de transporte de pescado fresco y de conservas, además de viajeros. Efectivamente, de los puertos de la costa salían numerosos marinos a navegar, y cada vez que regresaban a los puertos de Bilbao, Santander o Pasajes, se apresuraban a visitar a sus familias o eran éstas la que salían a su encuentro⁵⁹.

En cuanto al posible tráfico de mercancías que se desarrollaría en esta línea de Amorebieta a Guernica y Luno, en su proyecto se presentaban los datos referentes al tránsito de las carreteras que desde la costa se dirigían a Guernica y a Munguía. Se calculaba que por Guernica pasaban 12.047 toneladas anuales de mercancías, la mayor parte pescado fresco y en conserva, mientras que por la carretera de Munguía, transitarían 2.288 toneladas provenientes de Bermeo. Además, Bermeo y Lequeitio contaban con «algún comercio de cabotaje», que en 1878 ascendía a 6.689 toneladas, entre las que destacaba la importación de duelas y sal común para las conserveras, y la exportación de conservas alimenticias. Por lo tanto, este tráfico, tanto terrestre como marítimo era susceptible de ser desarrollado por la nueva línea férrea.

Dentro de este proyecto, mención aparte merece la «importancia de la pesca en los puertos inmediatos». Esta actividad era la faena a la que se dedicaban principalmente los naturales de la costa. Se consideraba que el ferrocarril tendría una gran importancia para este sector, puesto que permitiría elevar las ventas tanto del pescado fresco como en conserva. La creciente exportación de pescado en conserva, el empleo de vapores y de nuevas artes de pesca, supuso una mejora de los precios, lo que hacía pensar en un aumento del tráfico de estas partidas por el ferrocarril, principalmente con destino a Bilbao. Se calculaba que entre los puertos de Bermeo, Mundaca, Elanchove y Lequeitio, ascendían las capturas anuales de pescado a 7.374 toneladas, de las que una tercera parte se suponía que se transportaría en fresco por este ferrocarril, y el resto en conservas. Si bien, parte de este tráfico seguiría desarrollándose por mar. Además, se calculaba que en Bilbao, «donde se disfruta de bastante bienestar», se llegaba a consumir anualmente 713.448 kilos de pescado fresco al año, es decir, 20 kilos por habitante y año.

Mientras que las obras del ferrocarril de Amorebieta a Guernica iban avanzado, el proyecto del canal por la ría de Guernica cada vez se iba haciendo más inviable⁶⁰. Para Luis de Landeche, sucesor de Angel Allende Salazar en el asiento de las Cortes por el distrito de Guernica, después de su fallecimiento, la única solución posible para activar la canalización de la ría de Guernica era ofrecer un aliciente a los inversores, y éste era la prolongación del ferrocarril desde Guernica hasta Pedernales. Para la Junta de Obras del Puerto y Ría de Mundaca, los productos de la explotación de este ferrocarril permitirán respaldar las inversiones que se realizasen en la canalización de ría. Además, el dragado de la ría aportaría los materiales necesarios para la construcción del terraplén por donde se construiría la vía. A estas ventajas técnicas se añadía el creciente tráfico que se dirigía a Guernica proveniente de los pueblos que recorría la carretera de Elanchove, Ea y Lequeitio y, también, la de Bermeo y Mundaca. Es más, se aseguraba que la estación terminal de la línea, situada en Pedernales, a 5 kilómetros de Bermeo absorbería por completo el tráfico que se realizaba en coches desde Bermeo y desde Mundaca por la carretera de Munguía. Se aducía que los comerciantes de la pesca de Bermeo hallarían más beneficioso para sus intereses transportarla por el

58. MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas. Negociado de Ferrocarriles. *Expediente de estudios del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno*. Años 1884-1888. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 18.520.

59. *Ramal de Amorebieta a Guernica y Luno. Proyecto*. 1883. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.315.

60. JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO Y RÍA DE MUNDACA. *Proyecto de canal provisional y ferrocarril desde Guernica y Luno hasta Pedernales*. Guernica y Luno. 1887.

ferrocarril, sobre todo si las lanchas podían acceder directamente por la ría hasta la misma estación del ferrocarril situada en Guernica.

En el proyecto del Ferrocarril de Guernica y Luno hasta Mundaca se hablaba de que estando la Junta de Obras del Puerto y ría de Mundaca en vías de construir un canal desde Guernica y Luno, los productos del dragado se podían utilizar para construir el terraplén por donde se asentaría la vía⁶¹. Por otra parte, en las consideraciones preliminares de la memoria de este proyecto se debate sobre una cuestión que suscitó una gran polémica. Es decir, porqué la prolongación de la línea de Guernica hasta la costa se quedó a cinco kilómetros de Bermeo. El proyecto original de la ampliación de la línea tenía su terminal en Pedernales, como consecuencia del elevado coste de las obras del trayecto de Pedernales a Mundaca, y desde este punto hasta Bermeo. Sin embargo, Juan Bautista de Longa, natural de Mundaca, estaba dispuesto a subvencionar el exceso de coste que tuviese la sección de Pedernales a Mundaca, si la compañía prolongaba su línea hasta este último punto, en vez de hacerlo hasta Pedernales. El consejo de la compañía aceptó la propuesta del señor Longa, pero la falta de entendimiento entre ambas partes, llevó a la compañía a retomar su inicial proyecto de terminar su línea en Pedernales⁶². Esta línea fue inaugurada en 1894, y hubo que esperar hasta 1955 para se construyeran los cinco kilómetros de ferrocarril que separaban Pedernales de Bermeo.

2.2.2.2. El Ferrocarril de Munguía a Bermeo

A pesar de lo que tardó en llegar el ferrocarril hasta Bermeo, desde las primeras concesiones ferroviarias, fueron varias las leyes que recogían su terminal en este puerto: el Ferrocarril de Guernica y Luno a Bermeo (1888), el Ferrocarril de Munguía a Bermeo (1890) y el Ferrocarril de Guernica a Pedernales, con facultad de continuar hasta Bermeo. De estas tres, tan sólo la última consiguió la concesión definitiva.

Tradicionalmente, el tráfico de mercancías hacia Bilbao, seguía la ruta de Munguía, y el del interior, para Alava, la Rioja y Castilla, la de Guernica y Amorebieta. La exportación de pescado fresco para venderlo al detalle, en Bilbao y pueblos de la ría, se realizaba por caravanas de mujeres, que salían por la noche para llegar a primera hora a los mercados. Estas caravanas se dirigían por Sollube y por Santo Domingo, para adentrarse en Bilbao. También de Mundaca y de Busturia salían vendedoras de pescado comprado en Bermeo, y famoso era el busturiano Chomintxu-Sombrellu que abastecía a las fondas de Las Arenas con el pescado procedente de este puerto⁶³.

Una vez que se abrió la línea del Norte, disminuyó algo el tráfico hacia el interior, y los carrromatos persistieron mientras se iba organizando el servicio de trenes. Sin embargo, los problemas planteados por los transbordos que había que realizar en la línea de Amorebieta a Guernica y Pedernales, unido a las largas esperas entre tren y tren, determinaron que el tráfico de pescado siguiese realizándose por la ruta tradicional de Munguía. Desde aquí llegaba hasta Bilbao para ser consumido o redistribuido por el ferrocarril. Cuando se abrió el tranvía entre Pedernales y Bermeo, comenzó a transportarse en él pescado fresco, para exportarlo al interior por el ferrocarril del Norte. En esta época también se expedía pescado en carrromatos hasta Vitoria y La Rioja, con el tornaviaje cargados de vinos de esta región.

Además, se exportaban conservas y salazones por el tranvía. Habitualmente, como consecuencia de su volumen, este tipo de pescado elaborado se distribuía a través del tráfico marítimo. Las deficiencias de la explotación del tranvía y de su enlace con el tráfico ferroviario en nada afectaron al tráfico de cabotaje que asistía a las fábricas pesqueras de la zona⁶⁴.

Cuando en 1904 se promulgó la Ley de los Ferrocarriles Secundarios, la Jefatura de Obras Públicas de Alava y Vizcaya, recogía los siguientes ferrocarriles costeros: Munguía a Pedernales por Bermeo; Lezama a Deva, por Guernica, Lequeitio y Ondárroa; y Ermua a Ondárroa por Marquina. De los dos últimos se soli-

61. *Proyecto de Ferrocarril económico de Guernica y Luno a Mundaca*. 1890. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 28.206.

62. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A GUERNICA Y LUNO. *Prolongación de la línea desde Guernica y Luno a Pedernales*. 1892. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 27.315. MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas. *Negociado de Ferrocarriles. Expediente de estudios del Ferrocarril de Guernica a Pedernales*. Años 1891-1893. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 18.520.

63. UCELAY, José de: *El Ferrocarril de Bermeo. Folleto-resumen del historial correspondiente*, Bilbao, 1924, pp. 10 y 11. Para hacer este servicio se empleaban dos equipos que realizaban tres viajes de ida y vuelta por semana, que coincidían con los días de salida al mar.

64. *Ibidem*, pp. 16-18.

citó permiso de la superioridad para su estudio, sin embargo, estos estudios no llegaron a realizarse⁶⁵. En cuanto al Ferrocarril de Munguía a Bermeo, prolongación de la línea ferroviaria de Lezama a Munguía, sufrió un dilatado trámite para su concesión, que no llegó a otorgarse de un modo total, sino desglosada⁶⁶.

El principal problema que planteaba la construcción de este ferrocarril de Munguía a Bermeo, era el elevado costo de las obras de fábrica, como consecuencia de lo abrupto del terreno que recorría. El peor escollo de todos era un túnel de más de dos kilómetros que había que abrir en el monte Sollube, además de otros siete túneles más de menor importancia⁶⁷. No había ningún contratista ni dentro ni fuera de la provincia que se atreviera a realizar esas obras. La subvención otorgada por el Estado no representaba ninguna seguridad para los capitales invertidos como consecuencia de la crisis económica que afectaba a todo el país. Ante esta situación, la Diputación de Vizcaya optó por solicitar en 1926 al Consejo Superior de Ferrocarriles el desglose de parte del proyecto del ferrocarril de Munguía a Bermeo y Pedernales. Lo que se pedía era la concesión de la sección correspondiente desde Pedernales hasta Bermeo, es decir, la ampliación de la línea de Amorebieta a Guernica y Pedernales hasta Bermeo, a lo que la superioridad accedió.

Sin embargo, a pesar del desglose de la línea, la sección seguía sin construirse, y hubo que esperar a los planes de ordenación territorial de 1941, para que esta línea se incluyese en aquellas recogidas por la Explotación de los Ferrocarriles por el Estado⁶⁸, y por fin, en 1955 tuvo lugar su inauguración. Para estas fechas, el automóvil era el rey indiscutible del transporte terrestre. Desde temprano se crearon servicios de autobuses y camiones que vinieron a suplir las deficiencias del servicio ferroviario. Los usuarios preferían utilizar estos servicios que les llevaban directamente hasta sus destinos sin necesidad de transbordos.

En definitiva, la gran asignatura pendiente de los ferrocarriles vascos fue el enlace de la costa vizcaína con los principales ejes rectores de la economía vasca. Si nos remitimos a los datos del ayuntamiento de Bermeo sobre las capturas de pescado y artes de pesca, no se observaron cambios apreciables a partir de la inauguración del Ferrocarril Central de Vizcaya en 1882. Las cifras se mantuvieron en unos niveles similares, al igual que los puntos de exportación (Bayona y San Juan de Luz)⁶⁹. Por lo tanto, y remitiéndonos al caso de Bermeo, con la construcción de los ferrocarriles de vía estrecha, poco o nada se contribuyó a la gestión del sector pesquero en la provincia de Vizcaya. La misma naturaleza de las líneas de vía estrecha, subsidiarias de la red general limitaba el ámbito de comercialización de sus productos. Y si tenemos en cuenta que Bermeo era el puerto de la costa vizcaína que mejores comunicaciones terrestres tenía, nos podemos hacer una idea de la situación de los puertos de Lequeitio y de Ondárroa, casi aislados del resto de la provincia por unas carreteras de difícil trazado.

3. CONCLUSIONES

A lo largo de este artículo, hemos ido siguiendo las distintas iniciativas que surgieron para dotar a la costa vasca de ferrocarriles, y la valoración que éstas hacían del sector pesquero. Hemos partido de una situación en la que la cuestión predominante era la de construir unas grandes líneas férreas, de las que el País Vasco no era más que un puente entre el interior de la península y los mercados internacionales. En la dinámica de mercado generada por estas grandes líneas, el transporte de pescado era un objetivo secundario, que recogía una demanda ya existente. Sin embargo, el ferrocarril permitiría cambiar esta demanda desde el punto de vista tanto cuantitativo, como cualitativo.

Al mismo tiempo, las construcciones de los ferrocarriles de vía estrecha sufrieron diversos avatares. En Guipúzcoa, toda la costa contó desde temprano con una línea férrea que la recorría, dotando de este modo a los puertos pesqueros guipuzcoanos de una salida más directa hacia los mercados del interior.

65. MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas. Negociado de Ferrocarriles. *Expediente de estudios del Ferrocarril de Deva a Lequeitio por Guernica*. 1904. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 22.481. *Expediente de estudios del Ferrocarril de Lezama a Guernica y del Ferrocarril de Guernica a Ondárroa*. Años 1904 y 1903. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 22.550.

66. MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas. Negociado de Ferrocarriles. *Expediente de concesión del Ferrocarril de Munguía a Bermeo*. Años 1918-1926 A.G.A., Obras Públicas, caja nº 22.814.

67. *Ferrocarril secundario de Munguía a Bermeo y Pedernales*. Anteproyecto. 1915. A.G.A., Obras Públicas, caja nº 8.784. *Proyecto de Ferrocarril secundario de Munguía a Bermeo y Pedernales*. 1918 A.G.A., Obras Públicas, caja nº 775.

68. EXPLOTACION DE FERROCARRILES POR EL ESTADO. *Ferrocarril de Pedernales a Bermeo*. Proyecto. 1941.

69. AYUNTAMIENTO DE BERMEO. *Listados de pesca y artes*. Años 1859-1866, 1876-1886.

Mientras, en Vizcaya, el panorama era bastante desolador. Los grandes puertos pesqueros de la costa oriental vizcaína se vieron aislados con respecto a las líneas ferroviarias. Esta carencia se suplió, primero, con la utilización de los medios tradicionales de transporte por carretera y, posteriormente, con el automóvil. A este transporte terrestre hubo que añadir el tráfico de cabotaje, dentro de unas relaciones que abarcaban mas allá de la cornisa cantábrica.

Todas estas iniciativas ferroviarias crearon unas expectativas con respecto a la influencia de los ferrocarriles en el sector pesquero vasco. Sin embargo, una cosa fueron los objetivos marcados por estas líneas, y otra bien distinta su incidencia real en el transporte pesquero. Unas veces el ferrocarril ofrecía un medio de transporte adecuado, sin que se hubiese planteado su posterior influencia en la demanda de pescado. Otras, se ofrecía el ferrocarril como la panacea para el desarrollo de los puertos pesqueros, sin que se llegasen a materializar estos propósitos.

En definitiva, el ferrocarril aportó un elemento más para el desarrollo pesquero vasco, siempre y cuando confluyeran una serie de factores endógenos y exógenos del sector. A la demanda del consumo de pescado, se añadían las mejoras de los medios de producción, en combinación todas ellas con una comercialización eficiente gracias a los medios de transporte adecuados.