



### *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*

**Editores: Pedro A. Novo López y Arantza Pareja Alonso**

**Editorial: Universidad del País Vasco y Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, 2014**

**ISBN: 978-84-9082-059-9**

**Páginas: 297**

**D**urante los primeros días de septiembre de 2012 se celebró en el Palacio de Europa de Vitoria el VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria, organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En aquella reunión se presentaron sesenta comunicaciones que abordaban diferentes aspectos de la disciplina, concernientes a todas las regiones del país, así como otras sobre ferrocarriles y redes de Europa y Latinoamérica. En este volumen Pedro Novo y Arantza Pareja, profesores de la Universidad del País Vasco, han recopilado nueve de las comunicaciones presentadas, todas ellas relacionadas con aquella región, y elaboradas por reconocidos profesores e investigadores de instituciones vascas y andaluzas.

Tres destacados docentes e investigadores de la Universidad del País Vasco, Manuel González Portilla, Jose G. Urrutikoetxea y Karmele Zarraga, son los autores del trabajo que abre la obra. En él reflexionan sobre el concepto clásico de modernización a través de sus apreciaciones. El papel desempeñado por las primeras líneas de ferrocarril instaladas en las ciudades vascas se pone en relación con variables como el cambio demográfico, la alfabetización o el pujante proceso industrial. El tratamiento de estas variables supone una novedad en cuanto a otros trabajos realizados hasta la fecha. La investigación comienza con un interesante apartado retrospectivo sobre las fuentes disponibles entre 1876 y 1930, período analizado por los autores.

En una línea continuista con el anterior, el trabajo de Rocío García Abad relaciona de forma acertada los procesos migratorios que vivió Vizcaya en ese mismo período. Los trabajos de esta investigadora sobre los procesos de emigración a la Ría de Bilbao son referentes en el estudio de esta temática desde el punto de vista histórico. En éste aborda las líneas de ferrocarril que se instalaron, cuyos trenes sirvieron para traer a muchas personas desde sus lugares de origen. Como ella recuerda en la última línea de su trabajo, “La Red de comunicaciones fue un elemento favorecedor de los desplazamientos, no fueron su causa, sino un medio que posibilitó, entre otras cosas, el que dichos desplazamientos fueran posibles para la gran masa de la población”.

María Olga Macías es profesora de la Escuela de Magisterio de la Universidad del País Vasco en el campus de Vizcaya. Además es una destacada investigadora del desarrollo de los ferrocarriles. En este campo presenta un interesante trabajo

sobre el desarrollo económico en Vizcaya de forma paralela a las líneas de ferrocarril. Recuerda que las primeras líneas se adentraron en territorio guipuzcoano dejando de lado las localidades industriales de Vizcaya. Ante esta situación surgió la iniciativa de empresarios que trajeron el ferrocarril cerca de las grandes empresas asentadas en las localidades de la margen izquierda de la Ría del Nervión. A través de las páginas de su trabajo la profesora e investigadora va desgranando los diversos modelos económicos que surgieron en Vizcaya gracias a las líneas de ferrocarril. Existía una línea que iba desde la localidad navarra de Tafalla a Bilbao (194,3 kilómetros), otra de la capital vizcaína a la localidad de Portugalete, otras que salían de Bilbao y llegaban a las cercanas Cantabria, Burgos o León. Al lado de todas ellas florecieron industrias. En otras que circulaban entre localidades vizcaínas surgieron industrias agrícolas.

Ángel María Ormaechea, profesor de historia en la Universidad de Deusto, se adentra en su trabajo en los ferrocarriles mineros. Advierte que aunque su intención fue realizar el análisis a través de tres aspectos (impacto de la minería en los ferrocarriles mineros, avance en el conocimiento e infraestructuras mineras complementarias), se vio obligado a descartar el tercer aspecto y centrarse en los dos restantes. La minería fue desde la segunda mitad del siglo XIX uno de los grandes sectores económicos vascos y vizcaínos. Centradas las minas casi de forma exclusiva en una zona de la provincia y en unas localidades (Gallarta, Ortuella, Muskiz...), fue un sector que durante años proporcionó trabajo a muchos vizcaínos y foráneos. Cerca de las minas fueron instaladas líneas de ferrocarril que facilitaban el traslado del material. El ferrocarril de

Triano es uno de los más conocidos; también existieron los ferrocarriles de la Franco Belga, Orconera...

El trabajo de los profesores Susana Serrano Abad y Pedro Novo, de la Universidad del País Vasco, se centra en la capital vizcaína. Tras describir profusamente los cambios acaecidos en Bilbao desde la segunda mitad del siglo XIX, que llevaron a que una pequeña ciudad se convirtiera en una gran capital, gracias a la construcción del Ensanche o las anexiones de municipios como Abando, los autores indican cómo todos estos cambios incidieron notablemente en la configuración de las líneas de los ferrocarriles, que debieron adaptarse a ellos. Como consecuencia, señalan el crecimiento desordenado de Bilbao a lo largo de los años que abarca su estudio, es decir, de 1850 a 1930.

Francisco Javier Muñoz Fernández, profesor de la Universidad del País Vasco, analiza en su trabajo el papel de las estaciones ferroviarias y las viviendas que construyeron algunas de las compañías que operaban en la provincia para los trabajadores ferroviarios. El autor centra su estudio en el período comprendido entre 1895 y 1926. Algunas de esas compañías, como fue caso de la compañía de Ferrocarriles Vascongados, inauguró en 1914 la estación de Atxuri en uno de los barrios más emblemáticos de la ciudad. La empresa que operaba la línea entre Bilbao y Santander inauguró recién iniciado el siglo XX la estación de la Concordia.

El ferrocarril y los balnearios son el eje del trabajo del profesor de la Universidad de Granada, Carlos Larrinaga Rodríguez. La industria de los balnearios tuvo desde mediados del siglo XIX una gran importancia en Guipúzcoa y en menor medida en Vizcaya. El profesor Larrinaga es un

destacado investigador de la historia del turismo<sup>1</sup> y, por ello, buen conocedor de todo lo que aconteció en esta área. Empresas, como la del Ferrocarril del Norte, dirigieron sus trenes desde fechas tempranas a algunos de los establecimientos que encontraba el tren a su paso. Esto permitió el desplazamiento de mucha gente a los balnearios, a pesar de estar situadas muchas estaciones lejos de los balnearios, lo que hacía necesario unos buenos sistemas de carruajes.

Juanjo Olaizola Elordi, del Museo Vasco del Ferrocarril, relata en su trabajo la evolución de la industria de los materiales de los ferrocarriles entre 1882 y 2012. En esos más de cien años la industria ha sufrido vaivenes de diversa índole. Apoyada en los años de esplendor industrial por las poderosas empresas instaladas en las localidades de la margen izquierda de la Ría del Nervión, tuvo que funcionar con el mercado interior. Sólo en la última fase experimentó una apertura hacia el mercado exterior, una vez superado el bache que provocó la fuerte paralización de la demanda de Renfe en los años ochenta del pasado siglo.

El último de los trabajos de este libro es obra del profesor de historia de la Universidad del País Vasco, Mikel Aizpuru Murua, y relaciona los ferrocarriles con una de las principales tradiciones culturales vascas, el *bertsolarismo*<sup>2</sup>. Es, como afirma el profesor, la forma de acercamiento al modo de vida de las clases populares y su reacción ante la aparición de los ferrocarriles. El profesor no ha localizado en su análisis críticas a la irrupción de los ferrocarriles durante los primeros

años. Sólo con el comienzo de las obras y ceremonias de inauguración comenzaron a aparecer críticas y comentarios en las composiciones que se cantaban en las plazas de los pueblos. Pero cuando comenzaron a conocer las ventajas que traían los ferrocarriles (rapidez, comodidad...) empezaron a variar los comentarios, tornándose en positivos.

En resumen, se trata de un libro interesante, altamente recomendable, compuesto por nueve trabajos elaborados por académicos experimentados. La historia de los ferrocarriles ha tenido siempre en la historiografía vasca un destacado papel. Con este volumen se ha recuperado la tradición y se ha innovado en varios aspectos con el análisis realizado.

Begoña Villanueva

<sup>1</sup> Carlos Larrinaga Rodríguez: "Balnearios guipuzcoanos: Turismo de salud e inversión de aguas minerales", Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 2014, Donostia-San Sebastián.

<sup>2</sup> Arte de cantar de forma improvisada *bertsos* (estrofas) sobre cualquier tema, generalmente de la actualidad.