P. DE ALZOL

CAMINOS

Y

FERROCARRIL

DE VIZCAYA

MONOGRAFÍA

DE LOS

CAMINOS Y FERROCARRILES DE VIZCAYA

POR

D. PABLO DE ALZOLA Y MINONDO,

INGENIERO JEFE DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS,

CORRESPONDIENTE DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

Y DE LA

REAL ACADEMIA DE CIENCIAS EXACTAS, FÍSICAS Y NATURALES

BILBAO

IMPRENTA PROVINCIAL, A CARGO DE JUAN SOLER

1893

CAMINOS Y FERROCARRILES

DE

VIZCAYA

MONOGRAFÍA

DE LOS

CAMINOS Y FERROCARRILES DE VIZCAYA

POR

D. PABLO DE ALZOLA Y MINONDO,

INGENIERO JEFE DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS,

CORRESPONDIENTE DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

Y DE LA

REAL ACADEMIA DE CIENCIAS EXACTAS, FÍSICAS Y NATURALES,

DE OTRAS CORPORACIONES CIENTÍFICAS, LITERARIAS,

ADMINISTRATIVAS, &, &.

BILBAO
IMPRENTA PROVINCIAL
1898

EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VIZCAYA

Excmo. Sr.:

La oportunidad que se me ha presentado para trazar un bosquejo histórico de lo actuado por el Gobierno del Señorío y por esa Ilustre Corporación, que heredó sus prácticas y tradiciones en lo concerniente á la apertura de las tupidas redes de caminos y de ferrocarriles á través del territorio vizcaíno, me ha servido para demostrar de un modo palpable las aptitudes del País Vascongado en la buena gestión de los intereses peculiares encomendados á su autonomía secular.

A demostrarlo así, ante propios y extraños se encamina este trabajo, y á nadie pudiera dedicar mejor que á V. E. el modesto fruto de su estudio, rindiéndole merecido tributo de consideración y aprecio.

Bilbao 23 de Diciembre de 1897.

Pablo de Alzola.

Excmo. Sr.:

La Excma. Diputación, con cuya presidencia me honro, ha dispuesto imprimir en la Imprenta provincial la importante "Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya," escrita por V. E., la cual se ha servido dedicar á esta Corporación, que la acepta con gratitud; y con dicho objeto ha acordado se signifique á V. E. la conveniencia de que la complete con el plano concerniente á la misma.

Lo que me complazco en participar á V. E. para su satisfacción y efectos que se interesan.

Dios guarde á V. E. muchos años. Bilbao 16 de Junio de 1898.

El Presidente,

Manuel de Goyarrola.

Excmo. Sr. D. Pablo de Alzola.

INTRODUCCIÓN

La Liga Vizcaína de Productores designó ponente al autor de este libro con motivo del informe pedido por la Excma. Diputación Provincial acerca de la propuesta formulada por el Diputado D. Victoriano Gáldiz para la compra de los ferrocarriles enclavados en el Señorío. Encargado del estudio de tan delicado asunto, para el que contaba con abundantes materiales acumulados con destino á una obra de carácter más general intitulada *Historia de las obras públicas en España*—próxima á entrar en prensa,—creyó que la mejor manera de dilucidar el problema planteado en las deliberaciones del Cuerpo Provincial consistía, en trazar una monografía comprensiva de los antecedentes y vicisitudes de la creación de las redes de carreteras y vías férreas vizcaínas.

Penetrando á fondo en el examen de tan importantes servicios públicos, es como puede aquilatarse la índole de la administración y gobierno del País en un ramo tan esencial; el gran espíritu de iniciativa y de empresa que brilló como cualidad innata en sus hijos desde tiempos remotos; el perfeccionamiento paulatino en la organización del régimen de las obras públicas, y los resultados ventajosos derivados de su autonomía secular para cuyo empleo han demostrado los vascongados una competencia poco común.

Nótase en la Euskaria, desde los últimos siglos de la Edad Media, una intuición admirable que se traduce en la importancia concedida por su gobierno patriarcal al

desarrollo de las vías de comunicación que fomentan el espíritu de sociabilidad, ponen en contacto á los hombres, extienden las transacciones, acrecientan la industria y constituyen el mejor patrimonio de los pueblos.

Ya en el *Fuero Viejo* de Vizcaya se encuentran algunas disposiciones que revelan la amplitud dada á los caminos carretiles trazados en dirección de los puertos de mar, y las Juntas de Guernica, las merindades, las villas, el Consulado de Bilbao, el Regimiento general y la Diputación consagran durante los siglos pasados preferente cuidado al perfeccionamiento del servicio de caminos. Su apertura obedece en un principio al sistema de descentralización completa; costean las obras los concej s y limítase el Gobierno foral á aunar las voluntades, á dirigir con su consejo y autoridad tomando cuando es preciso medidas coercitivas para corregir la negligencia de las justicias y fieles de las anteiglesias en el cuidado de las calzadas.

Mas la experiencia demuestra, á medida que se desarrolla la construcción de la red de carreteras por iniciativa de los pueblos y de los particulares, que si puede vanagloriarse Vizcaya del espíritu de empresa de sus hijos, la pasividad del Gobierno del Señorío en dejar tan amplia libertad en la constitución de sociedades para la apertura de sus caminos, produce á la larga un verdadero caos en el sistema de arbitrios concedidos á numerosas Compañías con objeto de hacer frente á los capitales invertidos en las obras. Idéase entonces el *Plan de Iguala*, y por una evolución lenta y compleja realiza paulatinamente el Cuerpo foral el proyecto unificador con el firme propósito de adquirir los caminos de empresas y encargarse por sí sola de los servicios de construcción y entretenimiento de la red de carreteras provinciales.

Esta monografía abarca por su índole misma un carácter meramente local, pero como nuestro estudio histórico relativo á *Las Obras públicas en España* es mucho más vasto, por su extenso marco y el cúmulo de materiales reunidos para resurgir de la oscuridad de los siglos pasados estas olvidadas investigaciones relacionadas con los intereses materiales de la Nación, encuéntrase trazado en aquella obra el paralelo entre las regiones aforadas y los reinos de la Corona de Castilla. La comparación resulta de sumo interés, demostrándose á las claras que las comarcas dotadas de vida propia y autonómica regida por sus Cortes, sus Juntas y Diputaciones se lanzaron á estas fecundas manifestaciones del progreso y de la civilización de los pueblos con más presteza y mayor vigor que las provincias constreñidas á la eterna tutela del Poder central y de los Corregidores.

Comprende la *Monografía de los Caminos de Vizcaya* la reseña de las vicisitudes de tan importante servicio público, con inclusión de las vías férreas que han alcanzado inusitado desarrollo en el territorio vizcaíno. Cuéntase entre éstas la línea de Triano, construída á expensas del Señorío con gran valentía. Merece también su interesante historia los honores de la publicidad, por constituir una gloria de la administración de Vizcaya, habiendo demostrado los magistrados forales que arrostraron muchas responsabilidades para crear tan extraordinario negocio industrial un grado de previsión y de entereza que no serán nunca bastante ensalzados.

Los fabulosos rendimientos obtenidos por el erario provincial durante un lapso—transitorio por desgracia—el alivio de algunas contribuciones á los habitantes de Vizcaya; el desahogo relativo para impulsar la apertura

de toda clase de vías de comunicación, terrestres y marítimas; el auxilio extraordinario concedido á la grandiosa obra del puerto exterior en el Abra de Bilbao; las subvenciones dedicadas á varios muelles y canales del litoral cantábrico, y otras muchas mejoras del orden moral y material se han derivado en gran parte del acierto que presidiera en la obra de Triano.

Pero no desmayando nuestros Diputados provinciales en sus iniciativas para perfeccionar los servicios encomendados á su celo y gestión, hase formulado la bien intencionada propuesta que motiva este trabajo, y el Cuerpo Provincial ha dado muestra de verdadera deferencia hacia otras colectividades al solicitar su consejo para resolver con estudio y madurez tan importante como delicado asunto. A fin de esclarecerlo se acompañan los datos concernientes al régimen de los ferrocarriles extranjeros en las principales naciones, así como los sistemas adoptados por los Consejos generales—Diputaciones provinciales—para estimular la construcción de las redes de ferrocarriles de interés local, presentando el contraste entre la legislación exótica y la nacional en punto á las vías férreas de orden secundario, á fin de llamar la atención acerca de las reformas indispensables si nuestra Patria ha de seguir en tan importante materia á los países más cultos.

La *Historia de Vizcaya* debe basarse en un conjunto de monografías locales. D. Fidel Sagarminaga recopiló en su voluminosa obra intitulada *El Gobierno y Régimen foral del Señorío de Bizcaya* noticias minuciosas de cuanto se actuaba por las Juntas de Guernica, el Regimiento general y la Diputación en el extenso campo encomendado á sus atribuciones, pero es preciso estimular la publicación de otros estudios especiales.

Se refiere el presente á los medios de transporte antiguos y modernos, y convendría se dieran á la estampa otros trabajos concernientes á lo actuado por el célebre Consulado de Bilbao, que sirviesen de ampliación á la Memoria publicada respecto de los antiguos muelles de la ría por el Ingeniero D. Evaristo de Churruca; al régimen tributario de Vizcaya; á su administración municipal, y al ramo de beneficencia, muy deficiente también en punto á la historia de sus Asilos, limitada hasta ahora á la monografía sobre la Santa Casa de Misericordia escrita por D. Fernando de Olascoaga.

Este libro se divide en dos partes: Comprende la primera la reseña histórica de los caminos vizcaínos, dividida en cuatro capítulos: el primero abarca desde el término de la Edad Media hasta el fallecimiento de Fernando VI; el segundo los reinados de Carlos III, IV y Fernando VII; el siguiente el período de régimen foral, y el cuarto desde su abolición en 1876 en adelante. La segunda parte relativa á los ferrocarriles consta de otros cinco, á saber: Los primeros proyectos.—El ferrocarril de Triano, dividido en dos partes.—Red de vías férreas. —Y Juicio relativo á la Moción de la compra de las líneas que constituye propiamente el informe pedido á la Liga Vizcaína de Productores. (1)

---

(1) Desde la entrega del manuscrito á la Excma. Diputación Provincial se ha ampliado el original con nuevos datos, especialmente en la parte primera relativa á la «Reseña histórica de las carreteras».

PARTE PRIMERA

RESEÑA HISTÓRICA DE LAS CARRETERAS

CAPÍTULO I

HASTA EL ADVENIMIENTO DE CARLOS III

El Fuero Viejo.

Desde que fundadas las villas vizcaínas en los siglos XIII y XIV se desarrolló el comercio entre los diversos pueblos del Señorío y muy principalmente hacia el litoral marítimo, fué preciso ensanchar los antiguos senderos destinados al tránsito de gentes y ganado vacuno, construyendo los caminos de recuas, abiertos á pico de martillo en los peñascales, siguiendo con frecuencia su trazado las orillas de los ríos y arroyos. Se les daba la latitud necesaria para el cruce de las caballerías; pero en el comedio de la centuria inmediata, ó sea en 1452, se ordenó el *Fuero Viejo* conservado manuscrito en el Archivo manual de la Diputación, que comprende las disposiciones adoptadas con mucha anterioridad por la práctica consuetudinaria.

Abarca el *Título de los caminos é senderos é carreras y como han de ser*, varios preceptos concernientes á su construcción. «En razón de los caminos que son reales

que se abran en ocho ó doce pies, den las coderas de los caminos que sean de veinte pies.» (1) Y eran todavía más anchos los abiertos entre el interior del País y la costa. «Porque quando los unos carros fueren del Puerto á las sierras é otros de las sierras á los Puertos é si entraren en el camino puedan pasar los unos á una parte los otros á otra sin embargo Alguno: por ende dijeeron que abian de fuero y hordenaban que todos los tales caminos por do pasan los carros sean de ancho quatro brazadas y media, y si en los tales caminos en algunos lugares fueren más estrechos que no puedan pasar los carros cargados y por medio que lo adoven en los tales lugares é por mandado del Alcalde vean tres hombres buenos juramentados que en tal caso el señor de la heredad sea tenido de dar é cumplir á bistta de aquellos tres hombres pagando primeramente al dueño lo que por aquellos fuere hablado con el doblo de tal precio.»

Quiere decir que en época tan remota se daba á los caminos de Vizcaya una latitud tan grande como la de las carreteras modernas; regía el principio de la expropiación forzosa por causa de utilidad pública y aun el recargo de afección en los justiprecios, usándose carretas en los transportes hacia los puertos, á pesar de lo fragoso del terreno.

La Carta Real Patente firmada por D. Fernando *el Católico* en 20 de Enero de 1489, dirigida al Condado de Vizcaya y Provincia de Guipúzcoa, participaba que habiendo encargado «facer ciertas lombardas é otras armas é artillerias para llevar al Reino de Sicilia para

(1) En los *Fueros del Señorío de Vizcaya,* impresos en 1526, se aclaró este concepto al disponer que debían tener veinte pies de latitud. Título XXVII. Ley II.

bastecer é proveer las fortalezas dél é que para llevar las dichas lombardas é armas é artilleria á los puertos de mar donde se ha de cargar, sera menester algunas carretas é bueyes é otras bestias é fustas. Yo vos mando que todas las carretas é bueyes é asemilas é otras bestias é fustas que fueren menester las fagais dar á quien tiene cargo de hacer cargar, el cual pagará el precio que entre los vecinos del dicho Condado é Señorio é Provincia de Guipuzcoa hobiere, é mando á los Concejos que deis las dichas carretas, etc.» Esta cédula viene á confirmar el empleo frecuente de carros durante el siglo XV en la región próxima al litoral del país vasco.

Primera mitad del siglo XVI.

Los Reyes Católicos dictaron el 18 de Febrero de 1500 una provisión aprobando la ordenanza propuesta por el Señorío de Vizcaya en estos términos. «Por quitar las Juntas generales que muy á menudo se suelen hacer é porque mejor é mas retamente la republica sea regida é gobernada, ordenamos é mandamos que en cada un año allende de dos Letrados é dos Diputados é dos Escribanos de Junta é dos Procuradores que por costumbre antiguamente este dicho Condado tiene de elegir é nombrar, que haya doce Regidores para que juntamente con los otros oficiales de suso nombrados se hayan de juntar en cada un año tres veces en el lugar donde fuere acordado en uno con el Corregidor del dicho Condado ó su Teniente para que entiendan en la buena gobernacion é regimiento de la republica é que hayan de ser puestos é nombrados por la Junta general del dicho Condado de dos años.»

Así se constituyó el Regimiento general de la tierra llana presidido por el representante de la Corona para

gobernar el Señorío, como Cuerpo delegado de las Juntas generales, cuyas reuniones eran sin duda demasiado frecuentes, enseñando la experiencia que el poder ejecutivo debe residir en un corto número de individuos, por no ser las asambleas propias para ejercerlo.

La administración de Vizcaya era en los comienzos de la XVI.ª centuria extremadamente sencilla y rudimentaria; el erario del Señorío tenía pocas atenciones, rigiendo aun en los modestos servicios la más completa descentralización. La Iglesia cobraba directamente sus diezmos y derechos; el Señor tenía asignadas sus rentas en el Fuero; el servicio militar corría por cuenta de los vecinos; los puentes y caminos los construían y reparaban los pueblos interesados, y no había más contribución que la de fogueras, cuyo producto se destinaba á las atenciones comunes del Señorío.

Por otra parte, faltaba todavía la debida cohesión en la familia vizcaína, á cuyo Congreso de Guernica sólo concurrían habitualmente las anteiglesias ó aldeas; las villas fundadas con sujeción al fuero castellano y la ciudad de Orduña tenían sus juntas particulares; ocurría lo propio con las Encartaciones, y la merindad de Durango, y el valle de Orozco estaba á la sazón separado de Vizcaya. Así es que al reformarse el Fuero en 1526 sólo formaban parte del Señorío 72 anteiglesias, distribuídas en las seis merindades de Busturia, Uribe, Marquina, Zornoza, Arratia y Vedia «territorio corto, no muy poblado y tampoco importante por su riqueza y cultura» como observa D. Fidel Sagarmínaga. (1)

Por el estado de disgregación de las villas sancionado

(1) El Gobierno foral del Señorío de Vizcaya. Tomo I. Capítulo I.

por las Ordenanzas de Chinchilla, ó por las medidas de represión dictadas por los Reyes Católicos para atajar los disturbios de Vizcaya, se observa en aquella época cierta ingerencia del Poder Real aun en el ramo de caminos encomendado por el Fuero á las Corporaciones locales.

La apertura ó la mera reparación originó minuciosas diligencias según se demuestra en la Carta Real escrita en 26 de Abril de 1507, en nombre de la Reina D.ª Juana, custodiada en el Archivo municipal de Durango. (1) Confirió al Corregidor y Juez de residencia de Vizcaya el mandato de abrir una información amplia y contradictoria á fin de oir á las partes interesadas en la compostura y á los testigos designados por su autoridad. Se debía averiguar el gasto necesario, con indicación de los Ayuntamientos y particulares que contribuirían á aderezar las calzadas, y las rentas ó propios destinados al objeto, previos los llamamientos y emplazamientos oportunos. El expediente informado por el Corregidor había de remitirse al Consejo de Castilla para su resolución.

En el Archivo del Ayuntamiento de Bilbao se conserva la Real provisión dictada en 1509 en razón de los reparos de caminos desde la Villa á Orduña, lo cual se explica por la independencia con que respecto del Regimiento del Señorío se conducían las villas y la mencionada ciudad.

Durante las revueltas de las Comunidades de Castilla se trató de conducir desde Fuenterrabía á Tordesillas siete piezas de artillería. Desembarcadas en Bilbao se

(1) En nuestra obra titulada *Las obras públicas en España* se inserta esta Real carta en la Época primera. Capítulo IV.

transportaban á Vitoria por el valle de Arratia cuando se apoderó de ellas el Conde de Salvatierra, quien las inutilizó por carecer de aparejos para su manejo. Esto demuestra que aquel camino era practicable para carretas, aun cuando exigiría el arrastre de cargas tan pesadas que se reforzasen mucho los tiros.

El título XXVII del Fuero ordenado en 1526 revela al tratar de *Los caminos y carreteras* la importancia que se concedía á las vías de comunicación, puesto que del importe de todas las penas pecuniarias cobradas por delitos comunes ó infracciones de las ordenanzas se debía dedicar la mitad á «los tales reparos y la otra meytad para la Cámara de su Alteza». Y habiendo reclamado los Procuradores de Vizcaya alegando la pobreza y esterilidad del país, á fin de que se invirtiese la totalidad de las multas en la conservación de caminos, se accedió á ello por Carta Real del 14 de Marzo de 1516.

Segunda mitad del siglo XVI.

El acrecentamiento del vecindario y del tráfico comercial indujo á solicitar la autorización competente del Emperador para abrir un camino carretil de Bilbao á Castilla por la peña de Orduña, permiso doblemente necesario en el caso presente porque su trazado había de cruzar territorios de Alava y de Burgos.

Se expidió en 17 de Mayo de 1553 la Real Cédula de diligencias custodiada en el Archivo del Consulado de Bilbao. El examen de tan curioso documento demuestra el espíritu absorbente del Consejo de Castilla y la meticulosidad de sus disposiciones. Se calculaba en 34.000 quintales el hierro y acero elaborado en cada año para el interior en las ferrerías instaladas junto al proyectado

camino, y en 500.000 quintales la vena ó mineral que se enviaba por mar á los puertos del litoral. Los carros recorrían á la sazón los llanos de Castilla y las cercanías de Bilbao, pero quedaba interceptado su paso en un trayecto de diez leguas en ambas estribaciones de la sierra de Orduña, exigiendo aquel obstáculo los transbordos y recargos consiguientes al transporte con recuas de mulas.

Parece que aquella vigorosa iniciativa de Vizcaya en promover tan importante camino carretero á expensas de sus Corporaciones, dentro y fuera del territorio del Señorío, debía encontrar en una época de tanto atraso en los medios de comunicación solícito apoyo en el Gobierno para la pronta apertura de un camino carretil tan conveniente al comercio del puerto más frecuentado á la sazón en la costa Cantábrica; pero por efecto de las rivalidades tan acentuadas en aquellos tiempos, suscitaron enérgicas oposiciones las provincias limítrofes de Alava y Guipúzcoa, y el reino de Navarra «la primera deshaciendo á fuerza de armas cuanto se trabajaba, llegando á tal extremo que fué preciso colocar gente armada para impedirlo, y las otras dos promoviendo pleitos de cuyas resultas mandó Carlos I suspender las obras del camino». (1) Esta medida tan poco acertada y otras análogas dictadas posteriormente retrasaron durante dos siglos la construcción de una buena carretera por la peña de Orduña.

Las Juntas reunidas en Guernica se ocuparon en repetidas ocasiones de las obras de reparación de caminos, y habiéndose suscitado en 1576 algunas divergencias

(1) *Historia general de Vizcaya* por D. J. R. de Iturriza. Capítulo LVII.

acerca del repartimiento de los gastos, recayó Real provisión encargando al Corregidor resolviese el asunto «previa una visita ocular á todos los caminos reales». (1)

Acordó el Regimiento en 1585 la construcción de dos caminos hacia Alava por Urquiola y por Arratia, nombrando al efecto peritos encargados de preparar el tanteo del costo de las obras, y debía hacerse el repartimiento de la suma necesaria entre los pueblos «según el provecho que á cada cual puedan reportar».

Practicados los reconocimientos se resolvió en el año inmediato la distribución del gasto presupuesto señalando el Señorío 1.500 ducados para el camino de Urquiola y 500 para el de Arratia, con la condición de que supliesen el resto los pueblos de las dos comarcas interesadas. Sometidos estos acuerdos á la aprobación de la Corona, se dictó la Real cédula de 5 de Junio del referido año de 1586, por la cual se autorizó la construcción de los caminos, facultando al propio tiempo al Gobierno foral para distribuir con este objeto hasta 2.500 ducados, no como lo solicitó contribuyendo Vitoria y los pueblos de la Rioja, sino solamente por repartimiento en el Señorío. Al efecto, debía entregar de una vez 1.000 ducados de los propios y rentas, distribuyéndose entre los pueblos los 1.500 restantes para invertirlos con su cuenta y razón bajo la vigilancia del Corregidor.

Este ejemplo significa una participación más activa del Regimiento en el ramo de caminos, puesto que concedía una subvención directa de sus propios y rentas para las obras, hacía los estudios y preparaba los remates.

Las villas de Bilbao y Valmaseda otorgaron en 4 de

(1) *El Gobierno y el Régimen foral del Señorío de Vizcaya.* Tomo I. Capítulo 2.

Julio de 1588 una escritura «sobre el reparo y composición de caminos y calzadas desde la primera al puente de las Ollas», á costa de ambas comunidades y de los concejos de Güeñes y Zalla, bajo las condiciones fijadas en dicho instrumento. (1) Consta también que el Consulado de Bilbao compró en 1597 varios trozos de terreno en la anteiglesia de Arrancudiaga con destino al camino carretil y paso de caballerías con lanas y otros efectos, y dispuso «la composición para tránsito de la carretería que viene desde el valle de Orozco hasta la entrada de la calle de Miravalles». (2) En los Archivos municipales de Vizcaya y del Consulado se encuentran muchos documentos relativos á esta materia, según los cuales, las obras corrían siempre por cuenta de los pueblos y de la Casa de Contratación, siendo frecuente la ingerencia del Poder central en las provisiones dictadas para diligencias y arbitrios.

Solía reproducir el Corregidor la prohibición del tránsito de carretas por las calzadas de Vizcaya; pero es preciso tener en cuenta que estos acuerdos los tomaban las Juntas ó el Regimiento, ejecutándolos aquella Autoridad como Presidente del Poder ejecutivo del Señorío.

Existía en Bilbao en el siglo XIV el puente de San Antón, en donde se cobraba, por cédula librada por el Señor de Vizcaya D. Juan Núñez de Lara, dos dineros nuevos por cada acémila mayor y uno por las menores con destino á *reparos de la puente*, pero aquél y otros posteriores fueron arrastrados por las avenidas del Nervión. En 1593 arrancó de cuajo la furia de la corriente el

(1) Archivo del Consulado de Bilbao. Indices. Tomo II. Folio 7. Núm. 6.

(2) Id. id. Tomo III. Folio 67. Núm. 3.

mayor de los dos arcos y la mitad de la Casa Consistorial contigua con gran parte de los documentos custodiados en el Archivo de la villa; el ojo más viejo se reedificó en 1598 y cuatro años después el mayor que tenía 31 metros de luz.

Siglo XVII.

Se otorgó en 8 de Febrero de 1613 la escritura de transacción, ajuste y convenio entre el Consulado y las villas de Bilbao y Miravalles para el tránsito de los carros que vinieran cargados con lanas y añinos, obligándose al efecto esta última á conservar *bien y suficientemente empedrados* los caminos de su jurisdicción mediante un módico auxilio anual concedido por las otras dos Corporaciones. En 1614 se firmó otro instrumento análogo por las anteiglesias de Arrancudiaga y Aracaldo y posteriormente las concordias con Abando y Deusto. (1)

Hay en el Archivo de Guernica algunos legajos que demuestran la tramitación de los expedientes de esta clase, siendo uno de los más voluminosos y completos de la XVII.ª centuria el titulado *Autos formados en virtud de uno que se proveyó el 2 de Agosto de 1646 para que las anteiglesias de Guizaburuaga, Amoroto, Murélaga y Arbácegui y la villa de Guerricáiz hiciesen reparar y componer el camino real al puerto de Lequeitio.* (2)

Hallábase reunida la Junta de Guernica en la fecha en que se promovió la información, cuyo primer escrito firmado por el Consultor Mendiola consigna que las ca-

(1) Archivo del Consulado de Bilbao. Indices. Tomo II. Folios 10 y siguientes.

(2) Estante núm. 2. Núm. 91.

rreteras debían tener cuatro brazas y media «para que puedan pasar libremente los carros cargados de vena y que cada distrito los abra por su cuenta y reparen á su costa para las ferrerías. Las anteiglesias de Guizaburuaga y Amoroto por donde pasa el camino de Lequeitio á Guerricáiz no quieren reparar los caminos».

Por orden del Corregidor se ordenó á los cinco pueblos la compostura del camino real en sus respectivos distritos, quitando los mojones y estorbos hasta darle la latitud mencionada. Se les apercibió con la multa de 30 ducados si no cumplían la orden en el término de dos meses, destinándose la mitad al reparo del camino y el resto á los gastos de las levas de Su Majestad. Los demás documentos comprenden las notificaciones, informaciones y testimonios relativos al cumplimiento de lo mandado, y hay otro auto disponiendo que donde haya caminos carretiles no podrán transitar los carros por las *calzadas y empedraduras*, so pena de 600 maravedises aplicados á las obras de los mismos caminos y abono de perjuicios.

En la Junta general celebrada en Guernica en Enero de 1652, expuso el Procurador de Orduña el proyecto de la ciudad de ejecutar el camino carretero de la Peña, á lo cual se oponían algunas repúblicas de otras provincias, y se acordó por el Señorío *ayudar con voz y voto*, pero sin obligación de contribuir con cosa alguna á los gastos. (1)

El Regimiento reunido en Septiembre de 1660 mandó un despacho á las repúblicas para que compusiesen los caminos, remitiendo testimonio de los forasteros que ha-

(1) Sagarminaga. *El Gobierno foral del Señorío de Vizcaya.* Tomo II. Capítulo VIII.

bitaban en ellas y no hubiesen cumplido lo prescrito acerca del particular en las leyes del Fuero.

La Junta general decretó en 12 de Septiembre de 1662 una circular con el mismo objeto señalando el mes inmediato para que los pueblos hiciesen las reparaciones bajo la pena de 50 ducados «además de la legal en que incurren». Se ordenó también á la merindad y villa de Durango enviasen en el mismo plazo el testimonio de haber ejecutado la reparación del puente de Yurreta con el apercibimiento de 200 ducados de multa con que estaban conminados.

En 17 de Mayo de 1681 se presentó á la Diputación una escritura otorgada por la ciudad de Orduña, la villa de Bilbao y el Consulado, en razón del camino que se trataba de abrir por la peña de Goldecho para abastecer más fácilmente á Vizcaya con carros de los mantenimientos que necesitaba, sin verse obligada á recibirlos de las naciones extranjeras con las que había guerras frecuentes. Se resolvió aprobar la escritura y apoyar en sus gestiones á las partes contratantes para la consecución de su intento. (1)

En el mismo año obtuvo el Ayuntamiento de Bilbao la Real aprobación dándose por bien gastados los 46.000 reales que produjo el arbitrio del nuevo impuesto para la reparación del camino de Iturburu.

Ejecutábanse las obras en el rompimiento de la peña de Orduña, pero las gestiones de Alava lograron en 1685 la orden de suspender los trabajos, y aunque la Diputación de Vizcaya acordó representar al Rey las fundadas razones del Señorío para recabar su continuación, se

(1) Sagarminaga. *El Gobierno foral del Señorío de Vizcaya.* Tomo II. Capítulo XIX.

dictó la Real cédula de 30 de Agosto de 1686, á pedimento de Alava y Guipúzcoa, mandando que cesase por entonces la apertura del camino carretero.

Paralizadas por orden de la Corona con tan pobre criterio las obras de la vía de comunicación destinada á salvar la laguna que existía para el tránsito de carros entre las llanuras de Castilla y el puerto de Bilbao, hubo de limitarse Orduña en los años siguientes á reparar y conservar el camino viejo, según se deduce de los documentos custodiados en el Archivo del Consulado. En 1689 se hizo la tasación de las obras ejecutadas en la Peña, y en 1692 el convenio entre ambas Corporaciones sobre los gastos de entretenimiento que corrían á cargo de la ciudad.

En los autos formados en 1693 ante el Corregidor del Señorío á instancia de los Síndicos Procuradores sobre el reparo y composición del camino carretil de Orduña á Bilbao, se dispuso, en virtud de la utilidad que se seguía á las repúblicas de toda la comarca, la prestación personal para que cada uno de los vecinos trabajase dos días gratuitamente, con cuya medida se consiguió dejar libres y desembarazados algunos trozos que habían estado cerrados y convertidos en heredades. (1)

Felipe V y Fernando VI.

El camino de Bilbao á Valmaseda era carretil en 1705, constando en el Archivo de Guernica las disposiciones tomadas para que contribuyesen á componerlo los pueblos del tránsito.

En la reparación del camino de Vizcargui intervinieron el Corregidor y el Síndico, librándose en 1724

(1) Archivo del Consulado. Indices. Tomo II. Folio 333.

una Real provisión por el Sr. Juez mayor de Vizcaya, á pedimento de los fieles y vecinos de la anteiglesia de Morga, declarándose que no se opónía aquélla á los Fueros del Señorío. (1)

Insistió el Señorío en 1525 en su pretensión de realizar la apertura del camino real de Castilla, pero las constantes oposiciones de la Provincia de Alava y de la Diputación del Reino de Navarra que temían la absorción de todo el comercio con el centro de España por el puerto de Bilbao, impidieron aún por muchos años la ejecución de tan beneficioso proyecto.

En sesión celebrada por el Regimiento el 10 de Mayo de 1734 se dió cuenta de que estaban intransitables los caminos carretiles y calzadas de Dima y Zamudio, y se acordó que los fieles de estas anteiglesias los hicieran reparar en el término de treinta días, pasados los cuales se enviarían ministros á obligar al cumplimiento de lo mandado.

Se trató en la misma sesión de construir el nuevo camino carretil de Bilbao á Vitoria mediante un convenio hecho con el Comisario designado por Alava. Debía pasar por Arrigorriaga, Miravalles, Areta, Anuncibay, Zubiaur y Arabarrojin, fijándose la latitud en quince pies cuando menos, excepto en algunos parajes de grandes dificultades, y las dos Corporaciones forales se comprometían á dar las órdenes necesarias en sus respectivos territorios para que se terminasen en breve plazo las obras.

No debieron emprenderse con premura los trabajos, porque en los años 1736 y 37 se instruyó otro expediente de reparación del mismo camino desde Bilbao al valle de

(1) Archivo de Guernica. Estante 2.º Legajo núm. 127.

Orozco, resolviéndose que tanto la villa como la Casa de Contratación contribuirían con la tercera parte de los gastos y el Señorío con el resto, pagando al efecto la mitad ó sea la sexta parte del total de fondos de su Tesorería y comprometiéndose á obligar al abono de otra cuota igual á las anteiglesias de Arrigorriaga y Arrancudiaga y á la villa de Miravalles. (1)

Obsérvase en estas disposiciones una reforma importante, puesto que el Gobierno foral, penetrado de la importancia de aquel camino y aun más especialmente del de Bilbao á Castilla, se compromete á sufragar á sus expensas una parte de los gastos de reparación. Se volvió á tratar del mismo asunto en la Junta de Guernica en 24 de Julio de 1748, consignándose en el acuerdo estas palabras: «Considerando su Señoría lo mucho que importa al Real servicio y universal utilidad de la Monarquía y comercio de los vasallos poner corrientes y transitables los caminos Reales para la comunicación y tráfico á las partes de Castilla, cometieron á los señores de la Diputación general que confiriendo con los Caballeros que se destinaren por la M. N. villa de Bilbao y su Casa de Contratación y Repúblicas del paso, ordenen los medios y providencias que consideren proporcionadas.»

Durante el pacífico reinado de Fernando VI se empezó á prestar en España la debida atención á la mejora de los medios de transporte, y aquel impulso regenerador se reflejó en Vizcaya «no siendo justo que el Señorío quedase rezagado cuando tiene uno de los puertos más seguros para el trato con las partes del Norte y otras, y de fácil comunicación con las Castillas». El Regimiento general acordó en 17 de Julio de 1751 se ejecutase desde

(1) Archivo de Guernica. Estante 2.º Núm. 157.

luego la apertura ó composición de caminos por las veredas más convenientes para el comercio con Castilla.

En las Juntas generales celebradas en el año inmediato se propuso por vez primera la exacción en el Señorío de un arbitrio especialmente destinado á caminos que consistía en el derecho de un real en libra de tabaco en polvo y medio en hoja, cobrado á lo que se introdujera en Vizcaya, recabando al efecto el beneplácito de S. M. Se resolvió abrir caminos de latitud proporcionada al tránsito fácil de toda clase de carruajes desde Bilbao á Burgos y á la Rioja, y una vez obtenido el Real permiso que se había de solicitar en unión de la villa de Bilbao y del Consulado, se facultó á una Comisión especial para resolver acerca del trazado más útil y para poder tomar á censo el dinero necesario sobre el referido arbitrio, nombrando administrador de sus productos.

En tiempo de Felipe V se había incorporado á la Corona el servicio de correos que hasta entonces estuvo enajenado, y al organizarse en 7 de Mayo de 1818 la oficina central del ramo y las administraciones de las provincias, se nombró el personal de Bilbao que constaba del Administrador dotado con 6.600 reales de sueldo, dos oficiales y el mozo repartidor que percibían en junto 5.500, más 1.200 reales para alquiler y gastos ó sean en total 13.300 reales, cifra sólo superada en las plantillas de Cataluña, Valencia, Navarra y Cádiz. Para la de Santander se consignaron 1.500 reales, lo cual indica la importancia relativa que tenía entonces la plaza de Bilbao.

CAPÍTULO II

REINADOS DE CARLOS III, IV Y FERNANDO VII

Carreteras de Bilbao á Pancorbo, de Urquiola y de Ermua.

En Junio de 1761 se comunicó á la Diputación vizcaína un despacho librado por el Consejo de Castilla al Padre Fray Antonio Pontones con encargo de que reconociese el terreno por donde el Señorío, la villa de Bilbao y el Consulado intentaban construir el nuevo camino carretil por la peña de Orduña, teniendo presentes los reconocimientos practicados en 1752 y en 1758 por el Corregidor de Vizcaya con asistencia de peritos, así como el proyecto redactado por el Ingeniero D José Crane para que en vista de todo ello propusiera al Real Consejo lo más acertado después de examinar otro trazado que apoyaban los pueblos de las Encartaciones.

El Señorío envío á Madrid en calidad de Diputado *en Corte* á D. Domingo del Barco, quien encontrando en las regiones oficiales un espíritu más entusiasta por el progreso de los intereses materiales respecto de las épocas en que fracasaron tan repetidas gestiones, consiguió en 19 de Julio de 1761 la ansiada Real aprobación de los arbitrios para la construcción del camino carretero. Fué impugnada por las Encartaciones, Valmaseda, Alava, Logroño, la Diputación de Navarra y Pamplona, pero se desestimaron las oposiciones confirmando la providencia

en 29 de Noviembre del mismo año que se comunicó en 5 de Diciembre inmediato.

En su consecuencia, acudió el citado Diputado del Señorío suplicando se concediese licencia á su mandante para afianzar con sus propios y rentas y los arbitrios concedidos todo el dinero que fuese necesario para construir las obras, á lo cual accedió el Consejo en 6 de Mayo facultando al Cuerpo foral, la Villa y el Consulado de Bilbao la hipoteca al pago de los 210.000 pesos de quince reales del presupuesto. Se ordenó también la custodia de los caudales en una Caja de tres llaves guardadas por el Corregidor, el Diputado más antiguo y el Prior del Consulado.

Se autorizaron los peajes de la futura carretera en 1765, otorgándose nuevas autorizaciones para tomar dinero á censo á las tres Corporaciones, pero todavía se tropezaba con obstáculos que exigieron muy activas gestiones en Madrid.

La impugnación fué muy viva en el Consejo, mas después de oir á los fiscales se denegó la pretensión de los reclamantes, manifestando á Alava, Guipúzcoa y Navarra que si querían construir el camino por Vitoria propusiesen al efecto los recursos para realizarlo, *sin impedir para ello la construcción de otros*. No se había pensado con igual cordura é ilustración cuando en 1685 se suspendieron violentamente las obras, consistiendo el contraste en el gran progreso realizado en España desde los tiempos desdichados de Carlos II á los de Carlos III. Pero eran tantas las formalidades y garantías exigidas para construir la citada carretera de Bilbao á Pancorbo por Orduña y Berberana, que aún transcurrieron algunos años para vencerlas por completo.

Las Juntas generales celebradas en Julio de 1768 y en Mayo de 1770, acordaron por unanimidad, en vista de

las Reales cédulas comunicadas, que el Señorío, la villa de Bilbao y su Consulado costeasen las obras por terceras partes, obligándose todos los pueblos de Vizcaya á contribuir con un arbitrio de ocho cuartos en cántara de vino foráneo destinado por mitades á los caminos particulares de cada república y al de Bilbao á Pancorbo. Se dió á este último treinta pies de anchura, empezándose las obras en el año 1770, y se concluyó en 1775 bajo la dirección del Ingeniero D. Marcos de Bierna, quien venció con fortuna las dificultades en las abruptas faldas de la sierra de Orduña. Su longitud fué de 14 leguas de á 8.000 varas y costó 4,50 millones de reales.

La transformación que originó en el país la apertura del camino de Orduña y la mejora de algunos otros del Señorío, ocasionó la decadencia del tráfico en la merindad de Durango que hacían anteriormente los arrieros con sus recuas por la sierra de San Antonio de Urquiola, y la noble emulación indujo á los pueblos de aquella comarca á promover la carretera de Durango al límite de Alava por Mañaria y Ochandiano.

Pero la Diputación, que había contribuído con una tercera parte á los gastos del camino de Pancorbo, se desentendió en lo sucesivo, dejando al espíritu de empresa y á la iniciativa de los pueblos y particulares la constitución de asociaciones para construir las nuevas carreteras. Habíanse aclimatado las sisas ó impuesto de consumos, y en virtud del sobrante que recaudaban los Ayuntamientos, después de pagar los censos del camino de Pancorbo, disponían de recursos para atender al cuidado y mejora de los medios de transporte.

No conservaba todavía el Señorío los caminos, limitándose á estimular á los fieles y justicias á que pusiesen remedio á las quejas de los transeuntes por su mal estado.

En 1774 se ordenó á los concejos que en el preciso término de un mes sacasen á remate las obras de reparación de los respectivos caminos reales y carretiles; también se les obligó á dar cuenta formal y certificada en el plazo de quince días de la inversión y cobranza del arbitrio destinado á la carretera de Pancorbo y á los reparos de cada pueblo.

Se formó en la merindad de Durango la asociación de los catorce pueblos para abrir el camino de Urquiola, y como intervenía entonces el Consejo de Castilla en esta clase de obras nuevas, recayeron las Reales cédulas fechadas en 31 de Octubre de 1777 y 30 de Julio de 1779 aprobando los peajes y arbitrios destinados á la nueva carretera y los planos formados por el Arquitecto don Francisco Antonio de Echanove. El presupuesto ascendió á 832.039 reales, siendo de veinte pies la latitud de la carretera, y empezados los trabajos el año 1782 se terminaron en 1787; se cobraba en el portazgo cuatro maravedís por caballería menor, ocho por las mayores, dos reales por carro de dos ruedas y cuatro á los mayores, y los pueblos de la merindad de Durango se obligaron á contribuir con un cuarto en azumbre de vino al pago de los intereses y amortización de los empréstitos contraídos.

Poco después de iniciada la apertura de la carretera de Urquiola surgió el proyecto de la de Durango á Eibar por Vérriz y Ermua, que suscitó como de costumbre grandes clamores y protestas en los pueblos que se consideraban perjudicados por la nueva competencia; pero la enérgica desaprobación que encontraban en la Corte esta clase de obstáculos promovidos contra el interés general, venció las dificultades, expidiéndose la Real cédula que concedía el oportuno permiso en 26 de Febrero de

1782. El proyecto lo estudió también el Sr. Echanove, subastándose los trozos del camino en 1784, y se aumentó al efecto la sisa del vino en los pueblos de la merindad en un cuarto por azumbre. Su costo fué de 704.784 reales.

De 1796 á 1815.

Después del esfuerzo extraordinario realizado por Vizcaya para abrir en pocos años las carreteras de Pancorbo, de Urquiola y de Ermua, vino la revolución francesa con su largo séquito de guerras y convulsiones que duraron desde el año 1789 hasta la caída definitiva de Napoleón I en 1815. Hubo pues un forzoso eclipse en el desarrollo iniciado con tanto vigor de la red de carreteras del Señorío, y aun al término de tan prolongadas contiendas en que las Provincias Vascongadas sufrieron los choques más rudos como países fronterizos, quedaron esquilmadas y agobiadas con el peso de deudas muy superiores á sus recursos, habiendo sufrido además las consecuencias funestas de largas discordias promovidas entre el Señorío y la villa de Bilbao y el Consulado que hacían causa común.

No obstante, en algunos períodos de relativa calma como el de 1796 á 1804 se promovió, á pesar de lo empobrecido que había quedado el País, el camino de Bilbao á Durango por haberse convencido los accionistas de las carreteras de Urquiola y Ermua de que su éxito dependía del enlace con el puerto y la ría de Bilbao, pero las rencillas entre las Corporaciones vizcaínas entorpecían la resolución del expediente según los cargos dirigidos en las Juntas de Guernica por D. Simón B. de Zamácola al Consulado y á la Villa. (1)

(1) *Discurso-exposición* leído en la Junta general celebrada en Guernica el 25 de Julio de 1804.

«Hacía años que pendía en el Real Consejo remitido por S. M. por la vía reservada de Estado el expediente sobre la abertura del camino carretero de Bilbao á Durango; pero tal era el poderío de la Villa y Consulado, y tan fuertes sus extraordinarias contradicciones, que acudieron dichos catorce pueblos á la Junta general del año 1798 solicitando tomara el Señorío á su cargo la execución de dicho camino, que efectivamente resolvió cargarse con la referida empresa.»

Se estudió el proyecto dividiendo la carretera en trozos para facilitar la subasta de las obras, y practicadas todas las diligencias á fin de proceder á la construcción, el Corregidor remitió el expediente al Real Consejo «en donde revivieron las contradicciones de Bilbao y su Consulado», pero se resolvió conforme á lo solicitado por el Señorío y los catorce pueblos. Emprendidos los trabajos después de los sucesos de la *Zamacolada*, se sacó á remate en los años 1805 y siguientes el arbitrio de 1 y 2 maravedís en azumbre de vino foráneo que se consumiese en el Señorío con destino á aquella carretera. Las anteiglesias cruzadas de Amorevieta, Galdácano, San Miguel de Basáuri y Zarátamo, así como la villa de Bilbao, contribuían con el gravamen de 2 maravedís y con 1 los demás pueblos del Señorío, excepción hecha de los que contribuían para los caminos de Urquiola y Ermua.

En los remates de las sisas de 1809 se subastaron simultáneamente los arbitrios del Señorío y los anteriores con destino á la Caja general de Guerra y Caminos de Durango. Se suspendieron las obras de la carretera durante la invasión francesa, pero en el *Calendario del Gobierno de Vizcaya para el año 1811* indica la organización del servicio de obras públicas que establecieron en las Provincias Vascongadas. Presidía su Gobierno el

General Barón de Thouvenet con un Consejo compuesto de un representante por cada una de las tres provincias; el cargo de Inspector de caminos y obras públicas lo desempeñaba Mr. de Campenne, teniendo á sus órdenes en Vizcaya al Arquitecto D. Alejo Miranda.

En 1814 se transportó desde Durango al arsenal de Zorroza un tren de artillería á pesar de no estar terminada la carretera.

Habíase construído en tiempo de Fernando VI la carretera de Reinosa á Santander, y en el de Carlos III se habilitó la de Madrid á Francia en el montuoso y quebrado territorio de Guipúzcoa, estableciendo el Conde de Floridablanca una expedición semanal de diligencias entre Madrid é Irún con las correspondientes casas de postas, pero no pudo sostenerse aquel servicio periódico que había desaparecido á fines del siglo pasado.

Se hacía sin embargo el viaje por esta carrera alquilando coches volantes ó calesines, calesas ó de colleras, carruajes bastante incómodos, pero sólidos según el *Itineraire de l' Espagne* de A. Laborde, empleándose ocho días de Madrid á Bayona, pero el medio usual de viajar era á caballo y las señoras en artolas ó jamugas, y también en galera. La carretera de Bilbao á Pancorbo enlazaba con la de Madrid, de manera que se podía ir en coche, pero este camino, apartado de la arteria principal, careció también durante bastante tiempo de servicio de diligencias.

El Correo de Castilla, así como el de Francia y el de la Montaña de Santander, llegaba á Bilbao á caballo en el año 1800 dos veces por semana. Había también una salida semanal de galeras para Madrid que tardaba once días y cada viajero podía llevar un gran baúl, costando el billete de 5 á 6 pesetas por diez leguas de recorrido.

Según el *Almanak mercantil ó Guía de comerciantes para el año de 1800* había tres ordinarios de Bilbao—cuyos nombres cita—que paraban en Madrid en el Mesón de la Gallega, situado en la red de San Luis.

De 1815 á 1830.

Con la caída de Napoleón empezaron á borrarse las huellas de tan continuados desastres, ocupándose las Juntas de 1818 en dar nuevo impulso á la construcción de caminos. Pero no debió ser satisfactorio el ensayo practicado por la Diputación para manejar directamente la Empresa de la carretera de Bilbao á Durango cuando se aprobó en las sesiones de la referida Asamblea el proyecto de Sociedad constituída—á semejanza de la que realizó los caminos de Urquiola y Ermua—para terminar las obras de aquella vía de comunicación.

El Real Consejo de Castilla había aprobado el arancel de los peajes autorizando á la Diputación al establecimiento de las cadenas con encargo de que tratara previamente con la Empresa constituída por los prestamistas.

Las villas de Guernica y Bermeo, y las anteiglesias de la comarca, pidieron que se prorrogasen con destino á la apertura del camino de Durango á Bermeo los arbitrios de 1/2 real en verga de aguardiente y de 8 maravedís en cántara de vino común que pagaban los pueblos del Señorío, á excepción de la merindad de Durango que abonaba el gravamen ya mencionado para el camino de Bilbao. En su vista acordó la Junta que se pidiese al Consejo la prórroga oportuna á fin de destinar dichos arbitrios á los caminos de mayor utilidad; pero como en todos estos acuerdos había intereses encontrados por la independencia con que procedían las diversas

comarcas del Señorío, protestaron los apoderados de Bilbao, del valle de Orozco y de las Encartaciones.

La Comisión encargada de informar acerca de las carreteras de mayor utilidad que habían de merecer la preferencia para abrirlas á cuenta de los arbitrios destinados al objeto, estableció el siguiente orden de prelación:

De Bermeo á Durango con los ramales de Elanchove y Ea.

De Lequeitio y su ramal de Ondárroa con dirección á Durango.

De Bilbao á Valmaseda.

El de la merindad de Arratia.

De Durango á Elorrio hasta enlazar con el de Mondragón.

Y de Bilbao á Plencia.

Añadía el dictamen que si los partidos ó pueblos por donde han de abrirse los caminos pudiesen encontrar los fondos necesarios, estará en su mano emprender las obras en cuanto se obtenga la autorización competente para el cobro de los arbitrios, pero deberán aquéllos contar con la Diputación para que se levanten los planos por Arquitecto de su confianza y se efectúen debidamente los remates de las obras.

Presidía por tanto un régimen de completa descentralización en la red de carreteras que se ejecutaban por Empresas promovidas por la iniciativa de los pueblos interesados, y la intervención del Señorío consistía en el señalamiento del orden de preferencia para su apertura, y en la vigilancia de los arbitrios y peajes cobrados por los concejos para responder al servicio de intereses y amortización de los capitales invertidos. Además, ayudaba la Diputación á las Sociedades en sus gestiones

para alcanzar las oportunas autorizaciones del Gobierno, y ejercía la alta inspección en las obras, tanto para el nombramiento de Arquitecto Director como en las subastas.

En 14 de Mayo de 1821 publicó el Jefe político de Vizcaya un edicto señalando el plazo á partir del cual se prohibiría el uso de carros de llanta estrecha en los caminos de la provincia, ingerencia que seguía ejerciendo aquella Autoridad por el carácter de Juez protector de ciertas Empresas reservado en sus estatutos, y además de Presidente de la Diputación foral.

El espíritu de iniciativa desarrollado en las obras públicas del País vasco y sus frecuentes relaciones con el extranjero, determinaron la introducción en España del invento de los puentes colgados. Ideados por los chinos se construían con cadenas de hierro, pero á fines del siglo pasado se perfeccionó su disposición y adquirió caracteres científicos primeramente en los Estados Unidos y después en Inglaterra. Construyóse en Vizcaya por una Empresa el de Burceña sobre el río Cadagua, inaugurándose al tránsito público en 1822, y seis años después cuando Fernando VII estuvo en Bilbao, visitó las obras del colgante de San Francisco que se montaba bajo la dirección del Arquitecto D. Antonio Goicoechea, puente que sustituyó á otro de barcas que existió en el mismo emplazamiento.

Se terminó en 1824 el camino de Durango á Bermeo por el alto de Muniqueta y Guernica, y en 1826 el de Bilbao á Bermeo por Munguía, abiertos por las Empresas correspondientes; se ejecutó en 1827 por el mismo sistema la nueva carretera de Bilbao á Vitoria, que abandonando en Areta el camino de Pancorbo pasa por Orozco, Barambio y los montes de Altube. Se emprendieron

también en aquella época los ramales de Elanchove y Ea, así como el de Bilbao á Valmaseda, pero no se concluyeron hasta algunos años después del término de la guerra civil.

En las Juntas de 1827 se dió cuenta del expediente instruído por la Diputación á instancia de la merindad de Durango y varias villas que construyeron á sus expensas los caminos reales de Ochandiano y Ermua, pidiendo la exención de pago en la prorrata de 70.000 reales y en el de 1/2 real por verga de aguardiente destinado á la apertura del camino de Durango á Bermeo. La Junta general acordó suprimir el reparto de los 70.000 reales, pero recargándose en todos los pueblos del Señorío desde 1/2 real á 2 el impuesto del aguardiente, á cuyo efecto se solicitó previamente la Real aprobación. Combatieron este acuerdo los apoderados de la merindad citada y de algunos otros pueblos.

Suprimido el servicio de coches que se estableció en tiempo de Carlos III en la carrera de Madrid á Irún, subsistía únicamente á principios del siglo en la de la Corte á Cádiz, á causa, sin duda, del tráfico con las Américas españolas.

Contribuyó el bloqueo continental de las guerras Napoleónicas á acrecentar el tráfico interior, especialmente en Inglaterra, en donde alcanzó pasmoso desarrollo el servicio de carruajes. En cambio, era extremadamente limitado en España antes de la lucha de la Independencia, pero á su término se constituyó en Barcelona la primera Empresa de esta índole que instaló en 1815 el servicio de Barcelona á Reus, y lo extendió en 1818 á Valencia, y en el año siguiente á Madrid.

A favor del privilegio exclusivo concedido por diez años á aquella Compañía se puso en 1821 la diligencia de

Madrid á Bayona, de la que se hizo cargo en 1825 la *Compañía de Reales diligencias*, la cual extendió el tránsito á varias carreras, entre otras, á la de Burgos á Santander, y las de Vitoria y Tolosa á Pamplona abiertas en 1832.

Los coches que corrían en 1826 de Madrid á Irún eran de berlina y rotonda, costando el asiento 700 y 600 reales respectivamente. Salían de la Corte los martes y viernes, durmiendo los viajeros el primer día en Buitrago; el segundo comían en el Fresnillo y pernoctaban en Lerma; el inmediato respectivamente en Briviesca y Vitoria, y el cuarto comían en Tolosa descansando en Irún.

Como no había servicios de diligencias ni de ómnibus en Vizcaya, los viajeros que se dirigían de Bilbao á Madrid iban á caballo á Vitoria por Orozco ó por Ochandiano, tomando allí el asiento, á menos que por razones de economía marchasen directamente en galera hasta la Corte. Al ir á Francia recorrían también á caballo ó en artolas el trayecto de Bilbao á Vergara para esperar la diligencia en aquella villa.

En 1829 la Empresa *Tutor* que se formó principalmente para el transporte de pescado fresco desde el puerto de Motrico á Madrid, con carros montados sobre muelles y tiros apostados en el camino, estableció con el título de *La Lechuguina* un nuevo servicio de diligencias de Madrid á Vitoria que duró poco tiempo. En aquel mismo año la Compañía titulada *Caleseros de Burgos* que desde 1828 hacía el servicio de galeras aceleradas para Madrid, organizó la línea de la Corte á Vitoria, que extendió en 1830 hasta Bayona, estableciendo simultáneamente la carrera de Burgos á Valmaseda, y en 1832 las líneas de Bilbao á Vitoria y á Vergara.

Se dictaron al efecto las Reales órdenes autorizando á la Empresa para la instalación de estas nuevas carreras, y como en las Provincias Vascongadas se sometían las providencias de la Corona al paso foral, consta en el Archivo de Tolosa el expediente relativo á aquel requisito para las diligencias de Bilbao á Vergara y también á las de Pamplona á Vitoria por la Borunda (1) y ocurrirá lo propio en el Archivo de Guernica, aunque no hemos tenido ocasión de comprobarlo.

España había entrado en un período de relativo progreso, y muy especialmente el País vascongado, que á favor de su espíritu de empresa y buena organización administrativa emprendió con vigor la construcción de carreteras; pero á la muerte de Fernando VII estalló la guerra civil, y en Octubre de 1833 se paralizó el servicio de diligencias en la región vasco-navarra, sucediendo lo mismo en Aragón, Cataluña, Valencia y parte de Castilla.

El plan de Iguala.

En las Juntas celebradas en Guernica en Julio de 1831 se suscitó de nuevo la reclamación contra la prorrata de 70.000 reales, y como iba resultando extremadamente complicado el sistema de arbitrios creados con falta absoluta de unidad para la apertura de la red de carreteras, informó la Comisión: «que á no mediar derechos y contratos pendientes, y poderse disponer libremente de todos los arbitrios y portazgos de los diversos caminos, sería fácil formar un sistema general con cuya adopción desaparecería la desigualdad con que actualmente contribuyen los pueblos situados en dife-

(1) Negociado núm. 6. Obras de la carretera general. Legajo núm. 105.

rentes rutas.» Se hicieron varios cálculos comparativos para preparar el plan de nivelación y propuso «para llenar tan grandioso objeto el nombramiento de una Comisión permanente encargada de conferenciar con los representantes de las diversas Sociedades de caminos y de proponer á la Diputación el plan de reforma, previa la competente Real autorización».

La Junta aprobó el informe nombrando un Vocal por cada merindad, y Presidente al Padre de provincia D. Pedro Novia de Salcedo, quien fué el alma de tan importante reforma, encaminada á dar el primer paso para la adquisición de las carreteras por la Diputación. Resultaba muy arduo el asunto por la multitud de intereses que era preciso conciliar, pero la Comisión trabajó con empeño presentando su estudio en 20 de Febrero de 1832.

Dice la Memoria del *Plan de Iguala* que debían desaparecer las diferencias entre los pueblos contribuyentes para los caminos, asegurando al propio tiempo á los prestamistas de las respectivas Empresas los fondos necesarios al pago de intereses, obteniendo además nuevos recursos destinados á la construcción de las rutas que aún faltaban. Distribuídos los pueblos en los grupos correspondientes á las diversas asociaciones, había establecido cada uno los arbitrios que creyó indispensables para su realización.

Las carreteras construídas eran las siguientes:

De Bilbao á Pancorbo.

De íd. á Durango.

De Durango á Ochandiano.

De íd. á Ermua.

De Bermeo á Durango.

De íd. á Bilbao.

Y la del valle de Orozco.

Los estados adjuntos á la Memoria presentaban con toda claridad las grandes diferencias que existían entre los arbitrios de los pueblos. El núm. 1 contiene el cuadro de las tarifas vigentes, pero como la merindad de Durango consiguió eximirse de la prorrata de los 70.000 reales, esto venía á recargar á las otras comarcas en 12 maravedís por cántara de vino foráneo, sin necesidad de utilizar los 16 aprobados de Real orden, porque bastaba con aquel aumento para recaudar la suma mencionada.

Observó la Comisión que, aun nivelados los arbitrios establecidos, no bastarían sus productos para construir las nuevas carreteras acordadas en la Junta general del año 1818, añadiendo que estaba en decadencia el consumo de vino foráneo, siendo también preciso imponer la mitad del arbitrio al chacolí del País. Era susceptible el aguardiente de soportar mayor gravamen, y como se beneficiaban mucho más los pueblos de ruta que los apartados de los caminos, no procedía exigir de éstos sino el pago de la cuarta parte de tales arbitrios.

El estado núm. 3 comprendía lo adeudado hasta entonces, comparándolo con los cupos del nuevo proyecto.

PUEBLOS	Cántara de vino.		Verga de aguardiente.	
	Paga maravedís	Pagará maravedís	Paga maravedís	Pagará maravedís
Del valle de Orozco..	72	56	17	68
De la carretera de Durango á Bermeo.....	58	56	136	68
Id. merindad de Durango.....	64	56	21	68
Id. de Bilbao á Bermeo...	58	56	51	68
Villa de Bilbao..	50	56	51	68
De Bilbao á Durango.....	32	56	17	68
De id. á Pancorbo.....	24	56	17	68
Separados de las carreteras.....	24	14	17	17
De las Encartaciones.....	8	14	17	17

Como se ve, el plan era muy equitativo, puesto que evitaba las grandes diferencias existentes entre los tributos destinados á satisfacer una necesidad común. Otra desigualdad debida á la independencia con que procedían las Empresas al construir las carreteras consistía, en que á algunos caminos de escaso tráfico se les daba excesiva latitud, proponiendo la Comisión se adoptase el ancho de veinte pies para los caminos transversales.

El estado núm. 4 abarcó el resumen de los fondos calculados y de las obligaciones contraídas con los caminos abiertos al tránsito público.

Las sumas que debían producir los gravámenes de 56 maravedís en cántara de vino foráneo en los pueblos de ruta y de 14 en los de fuera, de 28 maravedís en cántara de chacolí y 7 respectivamente en uno y otro caso, así como los de 68 maravedís y 17 para la verga de aguardiente, más 2 reales en fanega de sal y el arbitrio de la vena, ascendían en junto á 1.026.322; los peajes de las siete carreteras se calculaban en 477.615 reales, siendo el producto total de 1.503.937 reales anuales.

Las obligaciones derivadas del pago de réditos de las Empresas existentes, gastos de oficinas y de conservación, incluído el camino proyectado por Valmaseda, sin la vía metálica, se valoraban en 857.774 reales, quedando un sobrante de 646.163 reales para dedicarlo á extender la red de carreteras, que según el cuadro número 5 exigiría un gasto anual de 328.000 reales.

Adoptado el principio general de la contribución uniforme, era indispensable proseguir en la obra niveladora, proscribiendo el reparto parcial de los fondos recaudados en cada distrito, con el objeto de evitar la insuficiencia de los productos afectos á determinados caminos con los sobrantes de otras comarcas. Esto se

conseguiría retirando de la masa común, en primer término, la suma necesaria para el pago de los réditos de todos los capitales invertidos, y en segundo lugar, los gastos de conservación y de reparación de los caminos, dedicando el sobrante á amortizar los empréstitos contraídos.

Tenían las diversas asociaciones sus respectivos Directores, y se proponía la creación de una Junta compuesta de todos los que ejercían aquel cargo en las diferentes carreteras bajo la presidencia de la Diputación, con el título de *Dirección general de caminos de Vizcaya*, encargada de administrar y distribuir los fondos comunes, con la ventaja de sostener á sueldo fijo uno ó dos Arquitectos, obteniendo notoria economía en los honorarios.

Concretando más las ideas que presidieron en la formación del plan, se acompañó el proyecto de *Reglamento para la administración de caminos de Vizcaya*, distribuído en cinco capítulos: Preliminar; de la Dirección general; de los Directores particulares; de la Administración de los fondos, y de la Cuenta y razón.

Según el art. 1.º, todos los caminos reales del Señorío constituían *una carga especial y privativa del País*. A las carreteras comprendidas en los acuerdos anteriores se agregaban el ramal de Zugastieta á Zornoza; el de Bilbao á Burgos por Valmaseda; el de Lequeitio á Durango con un ramal á Ondárroa; el de Arratia; el de Elorrio, y de las veneras de Somorrostro á la lengua del agua, con sus muelles para embarque de minerales.

Merece especial mención el camino de Valmaseda que se proyectaba con *carriles de fierro* cuando hacía poco más de un año que se había inaugurado en Inglaterra el primer ferrocarril destinado al transporte de viajeros

entre Manchester y Liverpool. Se trataba de preparar la plataforma del camino con el trazado adecuado al objeto por la asociación destinada á construir carreteras, y que para la vía y material móvil se formase una Empresa distinta.

Los Directores de los diversos caminos debían poseer cierto número de acciones y disfrutar de una renta determinada que se dejaba en blanco en el proyecto de Reglamento.

En los caminos por construir nombraría la Diputación general los Directores interinos encargados de reunir los capitales necesarios, cesando en sus funciones cuando se constituyesen las nuevas asociaciones. La administración de todos los arbitrios correría á cargo de la Dirección general formada según ya se ha dicho. En las carreteras de Bilbao á Pancorbo, de Urquiola y Ermua construídas en el siglo pasado, era preciso sustituir las asociaciones de los pueblos y Corporaciones por las de los censualistas y propietarios de los terrenos ocupados.

En cumplimiento del acuerdo de la Junta se llamó á los interesados para oirles acerca del *Plan de Iguala*, pero era tal la revolución que envolvía y tantos los intereses afectados, que no alcanzó la conformidad de los consultados, formulándose varias censuras por haberse extralimitado los autores en sus facultades. La Comisión especial dió sin embargo por terminado su cometido, y aceptado el proyecto por la Diputación, lo sometió á la sanción del Gobierno, que lo aprobó por Real orden de 4 de Febrero de 1833.

Al darse cuenta en las Juntas del mes de Julio de lo resuelto en el plan de nivelación de arbitrios destinados á las carreteras, se impugnó con viveza y «observando el Corregidor-Presidente que la cuestión tomaba un giro

que no podía ofrecer probabilidad de resultado satisfactorio, y atendiendo á las reclamaciones hechas por varios apoderados para que se llevase inmediatamente á ejecución la Real orden obtenida á nombre del Señorío, expuso que estando los ánimos muy distantes de avenirse, declaraba terminada la discusión, debiendo cumplirse la indicada resolución soberana».

Quiere decir, que aun siendo la reforma muy conveniente al porvenir de Vizcaya, hubo de plantearse sin acuerdo de la Junta de Guernica, por una especie de golpe de Estado patrocinado, sin duda, por la Diputación.

CAPÍTULO III

DESDE LA PROCLAMACIÓN DE ISABEL II HASTA QUE SE ABOLIÓ EL RÉGIMEN FORAL

Primeros convenios con las Empresas y caminos abiertos hasta 1848.

Aun después de aprobado de Real orden el *Plan de Iguala*, la independencia con que se movían en ocasiones los pueblos de Vizcaya acudiendo al Gobierno directamente para realizar sus proyectos, motivó la Real autorización concedida en 30 de Diciembre de 1833 á los Ayuntamientos de las Encartaciones para construir á sus expensas el camino de Bilbao á Valmaseda, y otro que pasando por Baracaldo y Somorrostro con ramales á Portugalete y á Galdames empalmase en Sopuerta con el de Castro á Bercedo. Terminada la guerra civil se reiteró la autorización por Real orden fechada en 21 de Abril de 1840 y con tal motivo pasó la Diputación una circular á los pueblos consignando lo que resultaba aplicable para los recursos de la nueva Empresa; y cuando en 1848 estaban adelantadas las obras, acudieron los interesados á la Junta de Guernica solicitando «volver á la comunidad vizcaína de la que se separaron por un error de cálculo».

A raíz del Convenio de Vergara se salvó el régimen foral con la ley de 25 de Octubre de 1839, pero las dificultades derivadas del cumplimiento del art. 2.° contribuyeron á mantener en Vizcaya la Diputación Provin-

cial, hasta que por Real decreto de 4 de Julio de 1844 se convocó la Junta de Guernica. Y no estuvo ocioso el Cuerpo Provincial en punto al desarrollo paulatino del beneficioso plan de nivelación tributaria de los gravámenes creados para los caminos, sino que dió gran impulso á la obra unificadora que iba planteándose en etapas sucesivas.

Por convenio celebrado en 1.° de Mayo de 1844 entre la citada Diputación y la asociación del camino de Bilbao á Durango se estableció: 1.° La Empresa administraría el arbitrio de 8 maravedís en cántara de vino consumido en todo el Señorío para atender al pago de los intereses y amortización de las acciones. 2.° Se capitalizaban al 3 °/₀ los réditos no pagados de tres anualidades, agregándolos como residuos de las acciones, señalando al propio tiempo el pago de intereses y del principal en los créditos procedentes de los terrenos ocupados por la carretera. 3.° Se encargaba la Diputación del cobro directo de los peajes para atender con su importe *á la conservación del camino* y á algunas otras obligaciones pendientes, entregando el *superávit* á la Empresa. 4.° La Diputación debía abonar 69.000 reales anuales en cambio de 30 acciones de á 2.000 reales y 9.000 por intereses capitalizados de los tres años de demora. Se reservó además la facultad de adquirir mayor número de acciones de las consignadas, con lo cual fué preparando la compra del camino.

Por este concierto se dejaba á la asociación el cobro directo del producto de los arbitrios, pero en cambio el Cuerpo Provincial administraba los portazgos, se hacía cargo de la conservación de la carretera y adquiría anualmente 30 acciones como mínimo con el propósito de hacerse dueño de la obra.

En los meses de Mayo y Junio de 1844 últimó la misma Corporación en condiciones análogas los convenios con las Sociedades de los caminos de Durango á Bermeo y de Bilbao á Bermeo. Respecto de las carreteras restantes se limitó la Diputación Provincial, por acuerdo tomado en 23 de Enero de 1844, á señalar á las Empresas una cantidad mensual en subrogación del suprimido impuesto de la vena.

Había también en 1848 otros muchos proyectos para ampliar la red de carreteras, servicio que mereció grandes elogios de D. Pascual Madoz en el *Diccionario Geográfico*, en cuyo tomo XVI consignó estas palabras: «Hace el mayor honor á las Autoridades y asociaciones particulares que venciendo todo género de obstáculos, y no escuchando más que la voz de su propio celo y del común provecho, han dotado á un País tan fragoso de un beneficio que otras comarcas más llanas están todavía esperando de los auxilios del Gobierno. En estos trabajos de carreteras han adquirido los vizcaínos una suma tal de conocimientos y experiencia, y es tal la afición que á aquéllos han cobrado, que todos los años emigran en no escaso número á tomar parte en la construcción de las carreteras de otras provincias de la Nación.»

Continuaba la apertura de caminos por Empresas, terminándose de 1845 á 1848 los de Muniqueta á Lequeitio por Aulestia; los ramales de Guernica á Ea y Elanchove; de Zornoza á Zugastieta; de Urgoiti por Lemona á Ubídea; de Ondárroa á Vérriz; de Bilbao por Valmaseda al confín de la provincia de Burgos, y de Elorrio al límite de Guipúzcoa, que con las carreteras anteriores formaban una red de 16 vías con 77 1/2 leguas de longitud, ó sean 434 kilómetros abiertos á la explotación antes de mediados del siglo, cifra muy alta para aquella época,

dado el atraso de los medios de comunicación en las demás provincias de España y el reducido territorio del Señorío.

Se desplegó en la provincia hermana de Guipúzcoa igual actividad en la apertura de las carreteras contiguas á la frontera de Vizcaya. Procedían del siglo pasado el camino de coches de Salinas á Irún por Vergara, Villarreal y Tolosa, el del río Deva promovido por las villas de Vergara, Plasencia, Elgóibar y Eibar y el de Campanzar. En 1829 se construyó el de Elgóibar á Tolosa por Azcoitia, Azpeitia y Vidania, y poco después el de la *Reina Cristina*. El del río Urola desde Azpeitia á Zumaya se aprobó por Real orden de 22 de Julio de 1833, ejecutándose las obras después de la guerra, así como la prolongación de Azcoitia á Zumárraga.

Los medios de transporte entre los años 1840 y 1848.

Constaba en 1839 la red de carreteras vizcaína de los siete caminos mencionados, más el de la *Reina Cristina* ó de Durango á Elgueta por Elorrio, construído en 1832 en el trozo del Señorío y se hallaban interrumpidos los trabajos en algunas otras direcciones.

Al benéfico impulso de la paz resurgió la vida y la animación en los desolados campos de la Euskaria. Se había reconstituído en 1836 la Empresa de *Reales diligencias*, tomando el nombre de *Compañía de diligencias generales*, la cual reanudó el servicio en 1840, instalando de nuevo la carrera de Madrid á Bayona con las hijuelas de Vitoria á Bilbao y de esta villa á Vergara, haciéndose el viaje á la capital de Alava por la carretera de Orozco, Barambio y Murguía.

También se reconstituyó en 1839 la disuelta *Compañía de Caleseros de Burgos*, que estableció varias líneas

en competencia con la anterior, hasta que en 1841 se fusionaron ambas Sociedades en la de *Diligencias generales y Caleseros de Burgos unidas.*

Se fundó en 1840 la Compañía de *Maestros de Postas de la carrera de la Mala,* que estableció las sillas-correo de Madrid á Bayona para el transporte de la correspondencia y viajeros, y en el mismo año se creó el servicio de coches de Burgos á Valmaseda.

Facilitadas de este modo las comunicaciones, inicióse la costumbre de viajar, y á favor del tráfico mejoraron las posadas; pero como no estaban terminadas las obras de la carretera general de Madrid á Irún, seguían siendo lentas las expediciones en 1842. Las diligencias de mayor tamaño antes de la guerra tenían quince asientos, y las salidas eran diarias. Partían de Madrid á las seis de la mañana para llegar á Bayona el quinto día á las dos de la tarde, pernoctando los viajeros en el Parador de Peralta, Burgos, Vitoria y Tolosa.

También se podía viajar en posta *á la ligera* y en ruedas, aunque esto último solamente en las carreras de Cádiz y Bayona. Pero no se hallaba el precio de los asientos en la silla-correo ni en las diligencias al alcance de la mayoría de los estudiantes y de las personas de modestos recursos, siendo además algo difícil proporcionarse billete cuando se acercaba la apertura del curso que coincidía con el regreso á Madrid de la colonia veraniega, por lo cual utilizaban las galeras *aceleradas,* invirtiendo siete días en el viaje de Bilbao á Madrid por Valmaseda, y ocho por Vitoria.

Tenían administraciones en Bilbao las Empresas de diligencias tituladas *Peninsulares* y *Generales,* la primera en la calle del Correo, y la segunda en la plaza de Santiago. Partían los carruajes de Achuri, porque, ha-

llándose empedradas las calles de la villa de menudo guijo, estaba prohibida la entrada de coches, permitiéndose tan sólo el tránsito de narrias; pero más adelante se estableció la ruta de las calles de la Ronda, Ascao y la Esperanza para el paso de coches, penetrando los vehículos en el centro de la población. Sucedió lo propio con el coche de Valmaseda, cuando en 1848 se terminó el puente de Isabel II, de arcos de fundición y tramo levadizo, que costeó el Ayuntamiento de Bilbao.

Establecidas las carreras de coches de Bilbao á Vergara y de Bilbao á Vitoria, se instaló hacia el año 1846 la diligencia *La Vascongada*, que se dirigía á Guipúzcoa por Durango, Ermua, Eibar, Azcoitia y Azpeitia; pero en cambio, el tráfico local, hoy tan activo entre Bilbao y los pueblos de Vizcaya, era todavía bastante escaso, empleándose en los viajes el caballo, las mulas de los ordinarios, las artolas, los carromatos y rara vez los coches *particulares*. Se debe advertir que no hubo en Bilbao hasta después de la guerra civil carruajes de alquiler, y aun en 1850 sólo disponían los que explotaban esta industria de dos ómnibus y otras tantas carretelas bastante destartaladas.

Inició en Durango este negocio en 1841 D. Pedro Azúa, quien lo había conocido en Francia durante la emigración, y sus coches se reducían á modestísimas tartanas que no hacían en un principio servicio diario.

Publicó D. Siro Alcaín un curioso viaje realizado en 1844 en compañía de un hermanito suyo desde San Sebastián á Bilbao para las corridas de toros. Alquilaron en la posada de Chile de la capital de Guipúzcoa una hermosa mula manchega, que con sus artolas y el mozo conductor les costó doce duros. Cubiertas las jamugas de colcha adamascada con fleco de algodón y equilibrada la

desigualdad de los pesos emprendieron la marcha «después de muchos consejos, recomendaciones y bendiciones de nuestros mayores, cual si fuéramos al Tonkín guiados por nuestro Mentor. En dos jornadas llegamos al término del viaje asoleados y triturados, pero pronto se olvidaron aquellas amarguras con el bálsamo de las diversiones».

Se consideraba como muy crecido el número de viajeros que por sus negocios mercantiles y por mero recreo llegaban á Bilbao en las carreras de coches. «Desde el 1.º de Mayo al 31 de Diciembre de 1844 entraron y salieron en la villa 15.800 personas, de las cuales 1.150 procedían ó marchaban al extranjero.» (1) Y sin embargo esta movilidad que entonces causaba asombro, es poco más de la circulación diaria por los ferrocarriles y tranvías eléctritos que afluyen actualmente á Bilbao.

Fué aumentando el movimiento en los años inmediatos, especialmente en el camino de Durango por el que transitaban muchos carros y galeras; y las tartanas y ómnibus que empezaron á circular en las temporadas de baños para llevar viajeros á Cestona y Elorrio, se extendió paulatinamente á todo el año con servicios diarios, notándose el desarrollo del tráfico en 1854 cuando la guerra de Crimea y algunos años después al emprenderse las obras del ferrocarril de Tudela á Bilbao y, sobre todo, al abrirse al tránsito público la carretera de Las Arenas.

La carrera de Vitoria que se hizo al principio por Orozco y Murguía se estableció después por Ochandiano con otro servicio por el valle de Arratia, pero claro está

(1) Madoz. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España.* Tomo IV. Bilbao.

que no se instalaban los coches á medida del término de las nuevas carreteras por la escasez de tráfico comercial fuera de las arterias principales. El Ayuntamiento de Lequeitio y algunos otros se vieron precisados á conceder subvenciones á las Empresas de diligencias para establecer un servicio bisemanal, hasta que desarrolladas las transacciones resultaron innecesarios aquellos estímulos para sostener aquel carruaje y el de Bermeo por Guernica.

Mejoró también el ramo de correos, recibiéndose en Bilbao diariamente la correspondencia del interior del Reino y del extranjero, así como la de Bermeo, Guernica, Portugalete y de algunos otros pueblos del Señorío, y tres veces por semana de los restantes, así como el de Santander y Castilla la Vieja.

Bienios de 1848 á 1850 y de 1850 á 1852.

En las sesiones celebradas en Guernica durante el mes de Julio de 1848 se autorizó á la Diputación para tomar á cargo del Señorío los caminos de las Encartaciones y para zanjar todas las diferencias que pudieran suscitarse con los accionistas y los pueblos interesados en los derechos concedidos por la Real orden dictada en 30 de Diciembre de 1833, procurando sacar el mejor partido posible á favor de los intereses del Señorío.

El Ayuntamiento de Bilbao había solicitado cederle la tercera parte que representaba en la carretera de Bilbao á Pancorbo, y la Junta general autorizó para ello á la Diputación haciendo extensiva la facultad *para adquirir y hacer dependientes de la Autoridad tutelar del País cuantos caminos ó trozos que se hallen construidos en el territorio vizcaino.*

En este acuerdo se observa el propósito resuelto de reconcentrar en manos de la Corporación foral la red de caminos, pero se vacilaba todavía en construirlos por cuenta propia, prefiriendo proceder á su compra después de abiertos. En efecto, habiendo solicitado los pueblos interesados la construcción de la carretera de Bilbao á Plencia, se resolvió recomendar á la Diputación que facilitase de la Caja especial de caminos la cuota correspondiente en cuanto se constituyese la Empresa con los fondos necesarios.

Las instancias presentadas á la Asamblea por varios Ayuntamientos solicitando la construcción de nuevos caminos transversales pasaron á la Diputación para que instruídos los expedientes adoptase las resoluciones oportunas.

No se hicieron esperar las negociaciones entre el Cuerpo foral y las Empresas encartadas. Por escritura pública otorgada el 10 de Febrero de 1849 adquirió la Ilma. Diputación el camino de Bilbao á Valmaseda, reduciendo el valor de las acciones existentes al 55 °/₀ del tipo nominal. Se expidieron nuevos títulos con interés de 5 °/₀, capitalizándose al 3 °/₀ el 55 de los réditos atrasados.

En el convenio celebrado el día 2 de Mayo de 1849 entre la Corporación y la Empresa del camino de Arratia, se adoptaron condiciones parecidas á las estipuladas en los arreglos de 1844, encargándose aquélla del cobro del peaje, de la conservación del camino y de la compra periódica de acciones, pero dejando á la Asociación el encargo de administrar los arbitrios especiales para el pago de intereses, aunque se agregó la cláusula «con intervención y conocimiento de la Diputación».

Se incautó también del camino de Portugalete á Sopuerta y Somorrostro, que sólo estaba empezado,

puesto que construyó más adelante á sus expensas varios trozos entre Portugalete y Sopuerta.

La Diputación acordó en 25 de Febrero de 1850 la subasta de las obras del camino desde Cruces á Nocedal, pagándolas en metálico mediante entregas de fondos hechas por la Caja general á la de las Encartaciones, creándose al efecto los títulos que se ponían en circulación á medida de los desembolsos requeridos por los trabajos. Por escritura pública firmada en 18 de Julio de 1850, compró el puente colgante de Burceña á doña Concepción Ambrosia de Sagarminaga, haciéndose cargo de los tres censos que gravitaban sobre él. En Junio del mismo año se hizo cargo el Señorío de la carretera de Lequeitio á Muniqueta.

Obsérvase desde el comedio del siglo una transformación notable en la mayor independencia con que el Señorío de Vizcaya va realizando la extensa red de caminos, empleando su vigorosa iniciativa sin la ingerencia del Poder central. Se ha visto en esta reseña histórica la insistencia con que intervenía el Corregidor y aun el Gobierno en el establecimiento de los impuestos indirectos, en señalar el emplazamiento y cuantía de los peajes, y aun en varios casos, en las informaciones para la apertura de las nuevas vías y en la aprobación de los proyectos. Pero desde que con la división de poderes cesó el Corregimiento en sus funciones judiciales, y de otras medidas dictadas en el reinado de Isabel II, se robusteció la autonomía administrativa de la tierra vizcaína, obrando tanto la Junta general como la Diputación con todo el desembarazo necesario para proveer con la práctica del *self-government* más perfecto á las necesidades públicas, con un celo y un acierto dignos de encomio por el gran sentido práctico

y la intachable moralidad desplegados en el gobierno del Señorío.

La Comisión de Caminos manifestaba en el dictamen presentado á la Asamblea de Guernica reunida en Julio de 1850 «La compra de las carreteras de Pancorbo, Arratia y las Encartaciones, fundada en el principio de unidad gubernativa que imprime el impulso de los medios de comunicación, tan necesarios en un siglo en que la riqueza pública se desarrolla rápidamente, no puede menos de ser aprobada» etc., y en el informe presentado á la misma Junta general consignaba la Diputación: «No está lejano el tiempo en que se creía irrealizable el *Plan de Iguala;* sin embargo, se planteó y rige en todos los pueblos, acercándose por momentos el día en que todos los caminos del Señorío estén á cargo directo del País con un sistema uniforme de administración que ha de producir ventajas de suma importancia. Persuadida la Diputación de los incalculables beneficios que produciría al Señorío la apertura de caminos transversales y vecinales de primer orden y de la imposibilidad en que se encuentran los pueblos para construirlos á sus expensas, cree llegado el caso de que V. S. I. adopte el pensamiento de ponerse al frente de la Empresa á fin de crear un elemento poderosísimo de prosperidad y riqueza que haría reproductivos los capitales empleados en su ejecución.»

El proyecto de apertura de nuevos caminos comprendía los siguientes:

De Bilbao á Plencia.

De Plencia por Munguía á enlazarse con el de Durango á Bermeo.

De Guernica al empalme con el de Ondárroa.

De Amorevieta á la unión con el de Arratia.

De Miravalles por Ceberio á ídem.

De Asúa á Erleches.

De Yurre por Dima á enlazar con el de Ochandiano.

De Sodupe por Gordejuela al confín de Alava.

De Güeñes por Galdames al empalme con el de Portugalete á Sopuerta.

El de enlace del camino de Valmaseda á Castro con el de Lanestosa por Arcentales y Carranza.

Según el art. 3.º «La Diputación procederá á la ejecución de todos estos caminos por el orden que considere más oportuno y según lo permitan sus atenciones, quedando autorizada para resolver cuantas dudas y cuestiones se susciten en el asunto.»

Entraba por tanto la Corporación foral á construir por sí misma las carreteras vizcaínas, pero como iban á ejecutarse por un turno riguroso y á medida que lo permitieran los recursos del Señorío, se facultó á los pueblos interesados en cualquiera de los caminos á asociarse para arbitrar los capitales con objeto de abrir desde luego los de cada comarca. Y á fin de estimularles, ofrecía la Caja provincial como auxilio la cantidad de 6.000 reales anuales por legua hasta la amortización total de las acciones. Pero no consentía ya, ni aun en este caso, la libertad que antes tenían las Empresas para la administración de los arbitrios, reservándose la facultad de intervenir en todo lo concerniente á su establecimiento, en la dirección y obras de los caminos «sin que los pueblos puedan ejecutar cosa alguna sin previo conocimiento y permiso de la Diputación».

Como se tomó el acuerdo de no establecer portazgos en las nuevas carreteras, había de resultar gravoso su entretenimiento, y se dejaba en libertad á los pueblos de encargarse de la conservación en los respectivos térmi-

nos jurisdiccionales, ó de renunciarla en favor del Señorío, pero con el recargo consiguiente en los arbitrios al perder el carácter de *fuera de ruta.*

Período de 1852 á 1860.

Continuaba activamente la construcción de carreteras en el bienio de 1852-54 ejecutándose simultáneamente las de Bilbao á Plencia, de Sodupe á Arciniega, de San Martín de Somorrostro á Ontón y de Zugastieta á Choriboqueta; se trabajaba también en los trozos de Iruzubieta á Cenarruza, de Marquina hacia Elgóibar hasta el confín de Guipúzcoa, de Ondárroa en dirección á Motrico, de Orduña al límite de Alava—camino de Vitoria—y de Burceña á Portugaleto. Muchas de estas obras se construían por cuenta de la Diputación y las restantes por las asociaciones respectivas formadas por iniciativa de los pueblos, pero con la intervención antes consignada del Cuerpo del Señorío.

En Junta celebrada en 3 de Noviembre de 1852 por la Diputación, con asistencia de los representantes de los pueblos interesados en el camino de Elanchove y Ea, se acordó la incorporación al Señorío mediante las siguientes condiciones: Que los pueblos empresarios de Elanchove, Ibarranguelua, Bedarona, Nachitua, Arteaga, Cortézubi y Arrazua sólo pagasen los arbitrios del *Plan de Igualá* hasta la amortización de los capitales invertidos; se obligó la Diputación á atender con el producto del peaje al entretenimiento del camino, á abonar los intereses de las acciones, administrando los fondos en Caja separada para dar cuenta anual á los interesados, y se reservó la facultad de recoger los títulos cuando lo juzgase conveniente.

En las Juntas generales de 1854 á 1860 se continuó dedicando gran atención á la apertura de nuevos caminos, pero menudeaban de tal modo las peticiones de estudios, de obras y reformas de las cuestas presentadas por los apoderados, que para evitar las resoluciones precipitadas se tomó el acuerdo de no dar cuenta de tales solicitudes, sin que previamente se instruyese el oportuno expediente á fin de que examinara en cada caso la Diputación la utilidad y conveniencia. Se aprobó también el Reglamento para la dirección y administración de los caminos de Vizcaya, y se mandó redactar el de policía, resolviendo imprimirlos y circularlos juntos en cuanto este último quedase terminado.

A pesar de la tendencia unificadora y de reconcentración que había prevalecido durante los últimos años en el régimen de los caminos vizcaínos, se mantenía siempre el sistema de subvención para las comarcas que allegasen los fondos necesarios con objeto de adelantar el turno señalado en el orden de apertura, y en sesión celebrada por la Asamblea en 17 de Julio de 1856 se tomó el acuerdo de aumentar el auxilio de los 6.000 reales por legua ofrecidos para los caminos vecinales de primer orden á 10.000 reales, destinando 8.000 á la construcción y 2.000 al entretenimiento. Se adoptaron además otras disposiciones relativas á la manera de clasificar los caminos costeados y subvencionados por el Señorío.

La misma Junta general autorizó la incorporación de las carreteras de la *Reina Cristina* y Campanzar, pero en las escrituras otorgadas en 6 de Noviembre del referido año se limitó el convenio á la cesión de los arbitrios especiales á la Diputación mediante la entrega anual á la villa de Elorrio de 18.000 reales por el primero y de 7.000 por el segundo, continuando á cargo de las Empresas.

A consecuencia del acuerdo de la Asamblea vizcaína de 1856 sobre la adquisición por el Señorío del camino de Burceña á Portugalete, se celebró el oportuno contrato en 1.º de Abril de 1857. Obligóse el Ayuntamiento de la villa á terminar las obras, excepto el puente del Galindo, y á satisfacer todas las Obligaciones pendientes, entregándole después á la Diputación previo reconocimiento de inteligentes nombrados por ambas partes. Una vez recibida la carretera correría su conservación así como la construcción del mencionado puente por cuenta del Señorío, pudiendo establecer en beneficio del mismo un portazgo, concertándose además otros pormenores relativos á los arbitrios que se autorizaron al efecto. Arregladas algunas diferencias surgidas en la liquidación se incorporó el camino en el año 1862, entregándose á los prestamistas 303 acciones de á 2.000 reales con interés anual de 4 %.

Se encomendó á la Comisión permanente de caminos, en sesión celebrada el 18 de Julio de 1858, que procediese después de cerradas las deliberaciones de la Asamblea á designar las carreteras vecinales de primer orden, recomendando á la Diputación ejecutase las obras en la medida de los recursos disponibles.

Por Real orden de 3 de Febrero de 1859 se aprobó el proyecto de ensanche y afirmado del camino de sirga en la margen derecha de la ría desde Bilbao á Las Arenas, construyéndose en seguida la carretera por el ramo de Obras públicas de las Provincias Vascongadas y por cuenta del Estado. Abierta esta importante vía de comunicación al tránsito público, se estableció un servicio de coches cada vez más frecuente, y al propio tiempo otro de vaporcitos por la ría, que aun luchando con el inconveniente de los altos fondos ó *churros* demostró el tráfico

futuro de viajeros en las márgenes del Nervión para cuando se instalasen otros medios de transporte más perfeccionados.

Habían progresado mucho las carreras de diligencias en 1859. Las Empresas del *Norte* y *Mediodía* y de *Postas generales* recorrían el trayecto de Bilbao á Burgos en días alternos, y por lo tanto con salida diaria; se tardaba desde la capital de Vizcaya hasta Madrid unas cincuenta y cinco horas, y los que quieran conocer los pormenores de los servicios de coches á la sazón existentes pueden consultar los *Manuales de diligencias* de la época ó el minucioso *Itinéraire descriptif historique et artistique de l'Espagne,* por A. Germond de Lavigne.

En las Juntas de 1860 se presentó un escrito del opulento banquero establecido en París D. J. J. de Uribarren, haciendo el espléndido donativo de 1.000.000 de reales con destino á dos casas de beneficencia que deberían crearse para evitar en Vizcaya la mendicidad, imponiendo, en cambio, la condición de que se educasen gratuitamente en el Colegio de Vizcaya, en clase de internos, tres jóvenes por él designados, y que además se abriese el camino vecinal de primer orden entre Marquina y Lequeitio, cuyo estudio estaba hecho. La Asamblea vizcaína agradeció en extremo tan generoso rasgo de desprendimiento, designando una Comisión encargada de significárselo personalmente.

También informó la Comisión de Caminos el expediente promovido por el Ayuntamiento de Santurce acerca del ramal de carretera desde aquella villa al enlace con la de Portugalete á Sopuerta, aceptándose con reconocimiento la oferta de D. Cristóbal de Murrieta, capitalista establecido en Londres, para la construcción del camino de Santurce á Portugalete.

Desde el año 1860 al término de la segunda guerra civil.

Al promover en las sesiones celebradas en 1862 el estudio del ferrocarril central de Vizcaya, se acordó que los arbitrios creados en 14 de Julio de 1858 para subvención de la vía férrea de Tudela á Bilbao, continuasen después de cubierto el primitivo compromiso, destinando el 57 por 100, como máximum á la línea mencionada, y el resto á la construcción de carreteras.

En sesión de 19 de Julio de 1862 se adoptaron de nuevo varias reglas para clasificar los caminos vecinales, autorizando ampliamente á la Diputación á formar el plan de aquellos cuya apertura no estuviese anteriormente acordada, dividiéndolos en 1.ª y 2.ª clase y señalando el orden á que se había de sujetar la construcción, según las necesidades é importancia de cada una. Se facultó también para rectificar los trazados de las carreteras de Bilbao á Bermeo por Munguía y de Bilbao á Valmaseda, á fin de reducir sus fuertes pendientes.

Siguiendo el plan de unificación de los caminos construídos por Empresas, se autorizó para tratar con los representantes de las carreteras de Urquiola y Ermua, pero el resultado de las gestiones ultimadas por el convenio celebrado en 3 de Septiembre de 1857, sólo alcanzó á la entrega por la Diputación de 96.000 reales anuales para compensar los arbitrios especiales de los 14 pueblos interesados, suma que se elevó á 99.000 reales en 6 de Febrero de 1866. Por la subrogación en el suprimido impuesto de la vena acordado en 1844 le correspondieron otros 18.060 reales al año.

No se avino esta Asociación en tiempo oportuno á ceder al Señorío los caminos de Urquiola y Ermua, y habiendo disminuído más adelante con la construcción

de los ferrocarriles el producto de los portazgos, no se encontraron medios de avenencia, de modo que han quedado fuera de la red de la Diputación estas dos carreteras y la de Elorrio llamada de la *Reina Cristina*.

La Asamblea de 1864 resolvió que todos los proyectos de carreteras se hiciesen por cuenta del Señorío sin obligar á los pueblos á costear los estudios. Se deliberó nuevamente sobre la clasificación de los caminos de primero y segundo orden, fijando el turno para emprender las obras, elevándose de 10 á 12.000 reales la subvención por legua en los caminos construídos por iniciativa de los pueblos, ó concediendo en equivalencia las dos terceras partes del capital representado por esta suma calculada al 5 por 100. Se acordó también que mientras no se constituyera la Compañía para construir el ferrocarril central de Vizcaya, se destinara el importe de los arbitrios creados al efecto á la apertura de caminos vecinales.

También mereció la aprobación de la Junta de Guernica el Reglamento de policía de caminos, después de introducidas varias modificaciones en el proyecto presentado.

En sesión del 10 de Julio de 1866 se aprobaron algunas medidas encaminadas á allegar recursos para la construcción de carreteras. Se adoptó el principio de la garantía por el Señorío del 5 °/₀ de interés anual para los capitales allegados por los pueblos con destino á las rutas comprendidas en el plan, pero postergadas en el turno; resolución que equivalía á emprender todos los caminos ya clasificados dado el sólido crédito de la Diputación. A fin de evitar que por tal motivo recayese una carga excesiva sobre el presupuesto de Vizcaya, se fijó la cantidad de 200.000 reales para intereses durante el bienio, sacándose á remate las obras siguientes:

De Güeñes á San Pedro de Galdames.
De Ibiñagas á Elanchove.
De Miravalles por Ceberio á Castillo y Elejabeitia.
De Lequeitio á Ondárroa.
Y la rectificación del camino de Campanzar.

Había estado dividido el servicio de carreteras en tres secciones, encomendadas á otros tantos Arquitectos, pero se reformó esta plantilla encargando la dirección facultativa á uno solo secundado por dos ayudantes.

Al resolver la Moción formulada por varios apoderados con el propósito de que la Diputación facilitase á los pueblos los capitales necesarios para construir los caminos, se accedió en 15 de Julio de 1868, siempre que los encontrasen al interés de 5 %, obligándose á aquéllos á pagar el exceso si los réditos fueren más altos. En el bienio de 1868 á 1870, á pesar de la atención especial que se dedicaba al ferrocarril de Triano, se contrataron las carreteras

De Galdames á Sopuerta.
De Güeñes por Zalla á Malabrigo.
De Lequeitio á Muruetagana con su ramal á Ea.
Y de Asúa á Erleches.

Pidiéndose la construcción de otros muchos caminos en las Juntas de 1870.

Al poco tiempo de constituído el Gobierno del Señorío se iniciaron las perturbaciones políticas precursoras de la segunda guerra civil que originaron la destitución de los Diputados forales y el nombramiento por el Corregidor de la nueva Corporación en 1.º de Septiembre de 1870.

Durante el bienio inmediato continuó sin embargo la construcción de las carreteras anteriormente subastadas, y la repentina caída del puente colgante de Burceña exi-

gió la pronta sustitución por otro de piedra, pero las graves atenciones originadas por el nuevo levantamiento obligaron á reducir los gastos concernientes al fomento de los intereses materiales del Señorío y más adelante á la paralización completa de las obras públicas hasta el año 1876 en que terminó la guerra civil.

CAPÍTULO IV

DESDE 1877 EN ADELANTE

La Diputación Provincial interina.

Como epílogo de aquella larga contienda se dictó la ley de 21 de Julio de 1876 aboliendo los Fueros Vascongados en lo más fundamental, creándose una situación dificilísima á la Diputación vizcaína, nombrada de Real orden, para hacer frente, á la vez, á la considerable deuda contraída durante tan azaroso período y á los tributos de todas clases que vinieron á sustituir á las exenciones forales, mejor respetadas durante el reinado de Isabel II que en los de sus predecesores.

Antes de que la Diputación interina tomase posesión, llegó á tal punto la tirantez de relaciones con el Gobierno, que se dictó por la Presidencia del Consejo de Ministros el Real decreto de 5 de Mayo de 1877, aplicable exclusivamente á Vizcaya, planteando la más completa nivelación en los impuestos y cobranza de los tributos con las demás provincias de la Monarquía. Disponía el art. 6.º «El Ministerio de Fomento se hará cargo de las carreteras generales enclavadas en Vizcaya, subviniendo en lo sucesivo á su conservación y reparación como se verifica en las demás del Reino.»

Es decir, que se había pasado repentinamente y sin transición ninguna, de una época que constituyó verdadero *oasis* en el régimen foral—tan combatido desde los

tiempos del Príncipe de la Paz—y de la plenitud de la soberanía administrativa del Señorío, consolidada en tiempo de Isabel II á la absorbente y opresora centralización de otras comarcas españolas. Pero como ni las leyes ni las disposiciones superiores pudieron destruir la capacidad ingénita y la práctica consuetudinaria de los vascongados para el *self-government*, renació del polvo la autonomía vizcaína en punto al manejo y dirección de sus obras públicas; y una vez vencidos por el Cuerpo Provincial interino los escollos derivados de las cuantiosas deudas contraídas durante la guerra, por medio de un empréstito levantado emitiendo obligaciones del ferrocarril minero de Triano, la vemos consagrar su celo y esfuerzos al ramo de carreteras, así como á impulsar la construcción de nuevas vías férreas.

Dictóse en 13 de Abril de 1877 la nueva ley de Obras públicas, inspirada en un criterio más centralizador que el del decreto ley de 14 de Noviembre de 1868. Según el art. 16 no se podrá emprender ninguna obra pública provincial sino con arreglo á un proyecto informado previamente por el Ingeniero Jefe del servicio del Estado. Dispone el art. 34 que los planes de obras públicas provinciales deberán someterse á la aprobación del Ministro de Fomento, y el 38 que los arbitrios que establezcan las Diputaciones por el aprovechamiento de las mismas se someterán á la autorización del Gobierno que se reserva además la facultad de inspeccionarlas, cuando menos antes de la entrega de las carreteras al tránsito público.

Mas nunca rigieron estas disposiciones, ni las concernientes á las obras municipales en las Provincias Vascongadas, manejándose sus Diputaciones provinciales con completo desembarazo respecto de la ingerencia de los funcionarios del Gobierno en el régimen de sus carre-

teras, tanto para construirlas como para establecer con entera libertad los portazgos y modificar sus aranceles.

En sesión celebrada el 4 de Noviembre de 1878 por la Corporación interina, se aprobó el informe presentado por la Comisión de Hacienda acerca del proyecto de unificación de la deuda de caminos. Consignaba el desconcierto que reinaba en materia de contabilidad de los créditos procedentes de las carreteras por efecto de la diversidad de origen explicada en cuanto antecede; pero al abordar el plan de conversión se tropezaba con dificultades inherentes á preferencias ineludibles en el orden jurídico de las acciones, reconocimientos de terrenos y residuos de los caminos de Durango á Bermeo y de Bilbao á Bermeo, mostrándose rehacios los tenedores de títulos de esta última á aceptar la nivelación. Por otra parte, la gran diversidad de plazos señalados en las respectivas emisiones para la amortización del capital, la desigualdad en los tipos de interés, aun dentro de cada Empresa, entre los títulos y las láminas correspondientes al valor de los terrenos ocupados, hacía bastante complejo el asunto, pero se vencieron con acierto las dificultades en las bases formuladas al efecto.

Se crearon 12.000 acciones llamadas de carreteras, en títulos de 500 pesetas, con 5 °/₀ de interés anual, pagadero por semestres vencidos en 1.° de Enero y en 1.° de Julio.

Los antiguos reconocimientos de terrenos y residuos del 3 y 4 °/₀ se capitalizaron al tipo de 5 °/₀, canjeándose á voluntad de los interesados.

Los nuevos residuos fueron desde 50, 100, 150..... hasta 450 pesetas de capital, amortizándose desde luego las fracciones inferiores á 50 pesetas.

Se debían destinar anualmente á la amortización de las acciones 100.000 pesetas y 20.000 á la de los residuos,

pero agregando esta suma al primer concepto en cuanto desapareciesen las fracciones, consignando en el Presupuesto provincial 375.000 pesetas para el servicio de la nueva deuda.

Atendiendo á que los valores procedentes de las Asociaciones de Durango á Bermeo y de Bilbao á Bermeo tenían señalado el orden de amortización en los convenios celebrados con el Señorío, se les reconoció el derecho preferente en los sorteos que habían de verificarse, á contar desde el 1.º de Julio de 1879. Una vez extinguidos los títulos procedentes de ambas Empresas se reputarían como de iguales condiciones las nuevas acciones creadas por subrogación de todas las demás de la provincia.

Comprendió la emisión de 1.º de Enero de 1879 10.000 acciones de 500 pesetas y 673 residuos por valor total de 5.379.850 pesetas, conservándose algunos títulos al 3 °/₀ por exigencia de las Empresas de Bilbao á Bermeo y de Durango á Bermeo. La primera de éstas recibió 535 acciones de 5 °/₀, 81 de 3 °/₀ y 92 residuos, y la segunda respectivamente 316, 216 y 212; entraron también en la conversión con títulos del 5 °/₀ y residuos los caminos de Ibiñaga á Elanchove, Lequeitio á Ondárroa, Lequeitio á Muniqueta, de Elanchove y Ea, Vérriz á Ondárroa, Pancorbo, Ceberio, Arratia, Plencia, Güeñes á Sopuerta, Burceña á Portugalete y los de las Encartaciones, entregándose en junto 9.396 acciones de 5 °/₀, 297 de 3 °/₀, 673 residuos al 5 y 304 al 3 °/₀

Realizada esta importante operación, que era el complemento indispensable del *Plan de Iguala* y de las medidas adoptadas por las Juntas con posterioridad para reconcentrar en manos de la Diputación el servicio antes diseminado de la apertura y entretenimiento de las carreteras de Vizcaya y planteado el Concierto económico de

1878, la Diputación interina comenzó á ocuparse de nuevos estudios auxiliada por la Junta permanente de Caminos.

Hubo necesidad de reparar los puentes de Ariz y Bolueta en el camino de Bilbao á Durango, el de Burceña, el del Galindo y algunos otros que sufrieron voladuras durante la guerra. El del Cadagua, destruído en aquel período, se estaba reconstruyendo en Febrero de 1879, cuando una riada arrastró la obra provisional, acordándose levantar en sustitución del primitivo un tramo metálico. La suma invertida en el mismo y en la reconstrucción de los puentes inutilizados durante la última contienda civil ascendió á 182.410 pesetas.

Se acordó en 3 de Septiembre de 1880 emitir otras 1.000 acciones de carreteras de 500 pesetas, ampliando las 10.000 creadas en 1.° de Enero de 1879 en iguales condiciones de interés y amortización; y habiéndose subastado las obras de la carretera de Plencia á Bolívar, se resolvió pagar su importe en acciones á la par, y la Diputación de Real orden, que cesó en 1.° de Noviembre de 1880, dejó también contratados los trabajos de rectificación de la cuesta de Castrejana.

Bienios de la Diputación Provincial de 1.° de Noviembre de 1880 á igual fecha de 1886.

Las dificultades económicas que ofreciera la liquidación de la deuda acumulada durante la guerra civil y el pago de los encabezamientos concertados con el Gobierno se vencieron, apelando á dos emisiones de obligaciones del ferrocarril de Triano, recargando además los arbitrios que gravaban el consumo del vino, aguardiente y aceite, así como los peajes de las carreteras.

Hecha la unificación y conversión de la deuda de caminos, excepto en los de Urquiola, Ermua, *Reina Cris*

tina y Castro á Bercedo, se ha consignado que por separado de las 10.000 acciones de carreteras creadas para aquel objeto se emitieron otras 1.000 en 1.º de Octubre de 1880. Hízose otra ampliación de 3.000 con los números de 11.001 á 14.000 en 1.º de Octubre de 1881 con destino á la apertura de carreteras, omitiéndose señalar en las cláusulas del nuevo empréstito nada concerniente á su amortización que se realizó englobada con las 10.000 primitivas y sin aumento de las 120.000 pesetas destinadas anualmente á extinguir aquéllas.

Contó, por tanto, la Diputación Provincial con amplios recursos para proseguir las obras de la red de carreteras, aunque el procedimiento seguido de pagar á los contratistas con títulos no fué el más acertado, porque viéndose precisados á lanzarlos al mercado para obtener recursos destinados á tan apremiantes atenciones, sufrían la consiguiente depreciación derivada de la continua oferta de papel.

La medida más importante adoptada para dar nuevo impulso á la apertura de caminos fué la formación del plan aprobado en 15 de Abril de 1882. Comprendió la división en siete grupos, clasificados por el orden de preferencia.

Número de orden.	GRUPOS	Número de caminos.	Longitud. — Kilómetros.
1	Pueblos que carecen de carretera.. .	7	46,30
2	Carreteras de enlace....	6	47,70
3	Id. sin clasificación.....	2	7,00
4	Id. de servicio de barriadas pobladas.	2	11,50
5	Rectificaciones..	1	12,00
6	De poca utilidad.....	5	63,50
7	De interés local..	1	2,00
	TOTAL.....	24	190,00

Durante el debate se consignó que no sería obstáculo el turno señalado para la inclusión de nuevas carreteras pedidas en adelante por los pueblos, reservándose la Diputación la facultad de clasificarlas en el grupo y número de orden que señalara, acordando también que nada se prejuzgaba respecto de las variaciones exigidas para mejorar los trazados anteriormente aprobados. Agréguese á esta posibilidad reconocida de antemano para futuras revisiones, la completa autonomía vascongada en la materia que afortunadamente evita la ingerencia del Gobierno en el examen del plan de carreteras, y no debe extrañar que la obra proyectada ligada á tan diversos intereses sufriera algunas variantes con el transcurso del tiempo.

Las sumas invertidas en la construcción de nuevas carreteras fueron bastante módicas en el ejercicio de 1880-81 y en los dos inmediatos, pero subieron á 499.615 pesetas en el de 1883-84, á 999.696 en el siguiente y á 411.146 pesetas en el de 1885-86, con un desembolso total durante los seis años económicos de 2.032.661 pesetas.

Esta cantidad se gastó en la apertura de las siguientes carreteras:

De Plencia á Munguía.
De Munguía á Guernica.
De Guernica á Bolívar.
Ramal de Arrazua.
Camino de Oquendo.
Ramal de Castrejana.
De Zalla á Puente de Ibarra.
De Urdúliz á Guecho.
Rectificación de la cuesta de Campanzar.
Y de Marquina á Lequeitio.

Que en junto miden 90,44 kilómetros de carreteras entregadas al servicio público, cuyo coste ascendió por kilómetro al promedio de 22.470 pesetas.

A pesar de la elevada suma empleada en la construcción de caminos, no hubo necesidad de lanzar las 3.000 acciones de carreteras creadas en 1.º de Octubre de 1881, puesto que en 31 de Diciembre de 1886 quedaban en Caja 1.359.

Período de 1886 á 1.º de Enero de 1891.

La Diputación Provincial constituída en 1.º de Noviembre de 1886 tuvo que consagrar en su primera época un cuidado muy preferente al nuevo Concierto económico, que después de largas y laboriosas negociaciones se ultimó de acuerdo con las representaciones vascongadas, consignándose el arreglo tributario en el art. 14 de la ley de Presupuestos del Estado de 29 de Junio de 1887.

En sesión celebrada por la Diputación en 15 de Junio de 1888 se aprobó el proyecto de una nueva red de caminos vecinales. Dividida la Comisión nombrada al efecto en dos tendencias distintas, acerca de la manera de interpretar el carácter de las nuevas vías, se discutió primero el voto particular que, respetando los dos primeros grupos del plan general de carreteras vigente, sometía á revisión solamente los caminos sin clasificar, los del servicio de barriadas, las rectificaciones y los de escasa utilidad para comprenderlos, si así procedía, en el novísimo proyecto de caminos vecinales.

Estos se clasificaban en dos grupos: en los del primero se reservaba la Diputación los estudios y la dirección facultativa, costeándose por los Ayuntamientos en sus

respectivos términos jurisdiccionales, pero con la ayuda de una subvención que podría llegar al 30 °/₀ de su costo, y el acertado empleo de la prestación personal; los de segundo orden se construirían á expensas de los pueblos, utilizando también este último recurso que da tan excelentes resultados en otras naciones, y si así lo deseaban, podrían encargarse de dirigirlos los facultativos del Cuerpo Provincial, desarrollándose el mecanismo del sistema en una memoria condensada en 15 bases.

Se inspiraba el proyecto en disposiciones parecidas á las adoptadas en Francia y en otras naciones, en donde aunando los esfuerzos del Estado, de los Consejos generales y los Municipios se ha conseguido dar una extensión extraordinaria á las redes de caminos vecinales, extendiendo estos medios de transporte hasta los rincones más apartados del territorio. Para ello era indispensable la ayuda de los pueblos vizcaínos que en los siglos anteriores construían y conservaban por su exclusiva cuenta—con arreglo á los preceptos del Fuero—toda clase de calzadas, siendo de época reciente la apertura de carreteras costeadas por el Señorío, aun para las redes de interés provincial y de servicio común de varios Concejos.

Pero no prevaleció en 1888 este plan encaminado á dar un vuelo tan inusitado á la red de caminos, bajo la base del concurso simultáneo de la Diputación y de los Ayuntamientos, que se aplazó para más adelante, reduciéndose el proyecto á proporciones más modestas derivadas del propósito de evitar toda clase de sacrificios á los pueblos.

Desechado el voto particular se discutió el dictamen de la Comisión dirigido á unir las barriadas formadas por los primitivos núcleos de vecindario de las antiguas

anteiglesias con las carreteras ó ferrocarriles más próximos, dejando á las administraciones venideras la ejecución de la red de caminos de interés exclusivamente local.

El proyecto se aprobó en la forma siguiente:

1.ª Las barriadas en donde se hallen la Iglesia parroquial, la Casa Consistorial y Escuelas de los pueblos se pondrán en comunicación por medio de un camino vecinal de segunda clase y de 5,50 metros de latitud con las carreteras ó vías férreas más próximas.

2.ª Estos caminos de segunda clase se irán construyendo sucesivamente según la importancia de los pueblos, graduada por su riqueza y número de habitantes, calculándose la primera por su cuota en el pago del Contingente provincial del quinquenio anterior. A esta base se agregó la enmienda de que no se antepondrá su apertura á las vías de comunicación de los pueblos privados en absoluto de camino, cuya lista debería formarse inmediatamente entrando en turno con anterioridad á los comprendidos en la base 2.ª

3.ª Para la apertura de esta segunda red se consignará anualmente en el presupuesto provincial la cantidad que se considere necesaria.

4.ª Se activará en todo lo posible la ejecución de este plan, nombrándose facultativos que estudien los nuevos trazados, á las órdenes del Director de las carreteras provinciales.

Resulta, por tanto, que la Diputación vizcaína, reducida durante largo tiempo á dejar encomendada á los pueblos y á las Empresas las obras de caminos, llegó de este modo á ejecutar por su cuenta, no sólo las vías necesarias para comunicar el territorio de todas las anteiglesias con la red general de comunicaciones, sino

aun las vías de interés exclusivamente municipal, comprendidas dentro de sus respectivos términos jurisdiccionales.

En sesión de 21 de Junio de 1888 se aprobó la lista de los pueblos comprendidos en la base 1.ª que fueron 33, salvo las rectificaciones oportunas, si la distancia de las barriadas dotadas de los edificios mencionados á las carreteras más próximas resultase inferior á 500 metros. Se acordó además, que se utilizaran los caminos carretiles existentes al trazar los nuevos, pudiendo reducirse su latitud de 5,50 metros, y se añadió que si no se conformaban los propietarios de terrenos con las tasaciones practicadas por el Director facultativo, deberían obligarse los Ayuntamientos á pagar el sobreprecio.

El día 29 del mismo mes deliberó el Cuerpo Provincial sobre lo mismo con motivo del dictamen presentado para establecer el orden de prelación del nuevo grupo de caminos vecinales, haciendo el cálculo con arreglo al promedio del Contingente provincial pagado en el quinquenio anterior. Se acordó la construcción inmediata de los nueve primeros correspondientes á los pueblos de Baracaldo, Carranza, Erandio, Galdames, Mallavia, Arrieta, Mendata, Gatica y Lemona, que medían en junto aproximadamente 20 kilómetros, con un presupuesto alzado de 200.000 pesetas, decidiéndose subastar simultáneamente otras cuatro carreteras del plan aprobado en 1883 con 25 kilómetros de extensión y unas 375.000 pesetas de costo. Para atender á estas obras se habían consignado ya en los presupuestos provinciales 207.000 pesetas y se resolvió incluir el resto en los dos ejercicios inmediatos.

Se hizo extensiva á las carreteras provinciales la cláusula de que si los propietarios no se aviniesen con las

tasaciones de terrenos practicadas por el Director de Caminos, se obligaría á los Ayuntamientos á abonar el excedente, cuya medida tendía á coartar los abusos, no obstante la circunstancia, digna de mención, de que la Diputación vizcaína ha construído su extensa red de carreteras sin aplicar *en ningún caso* las enmarañadas disposiciones legales sobre enajenación forzosa por causa de utilidad pública.

En 26 de Abril de 1889 se convino en dirigir una circular á los Ayuntamientos, excitándoles á la construcción de aceras de piedra ó andenes altos sostenidos por cordones en las travesías de las carreteras cuajadas de casas, obligándose la Diputación á cooperar á esta clase de obras con una suma que no excedería de la cuarta parte, é indicando los medios para que los propietarios colindantes contribuyesen también á su ejecución. Tal acuerdo sirvió de estímulo á varios pueblos, habiéndose logrado la construcción de largos andenes que han mejorado extraordinariamente las condiciones del tránsito en sitios antes convertidos en las épocas de lluvias en verdaderos lodazales.

Aceptó la Diputación en 18 de Junio de 1890 el dictamen de la Comisión especial designada para estudiar las mejoras y perfeccionamientos requeridos en el servicio de conservación de las carreteras. Comprendía una reseña minuciosa de los defectos observados, de la calidad de los materiales, empleo de escoria en los afirmados, diversas clases de piedra y su consumo y adquisición de cilindros compresores; de la necesidad de reformar la dirección facultativa y el personal subalterno; de las disposiciones especiales requeridas en los trozos de gran tráfico y el plan de reorganización completa del servicio trazado en nueve bases.

Durante los cuatro años y dos meses concernientes á este período se construyeron las carreteras

	LONGITUD — Metros.	IMPORTE — Pesetas.
De Plencia á Arminza.....	6.334	184.707
» Guernica á Rigoitia...	6.400	118.283
» Yurre á Dima.....	3.585	66.783
» Larráuri á Baquio.	6.910	137.935
» Uarca á Navárniz	7.300	121.170
» Trucíos á Villaverde (incorporada)..... .	4.386	59.687
TOTAL..	34.915	688.565

Hallábase adelantada la construcción de la carretera de Traslaviña á Sopuerta y se trabajaba en la apertura de varios caminos vecinales.

Durante este período se pagaron en metálico las obras ejecutadas por los contratistas, derogando el sistema vicioso y perjudicial para los intereses de la Diputación, seguido hasta entonces, de abonar las certificaciones en títulos de carreteras. En 25 de Noviembre de 1887 se acordó inutilizar las 1.356 acciones que existían en la Caja provincial con valor de 678.000 pesetas, verificándose el 3 de Julio del año inmediato la quema que se hizo constar en acta notarial.

También se introdujeron varias reformas en el Reglamento de Policía de caminos.

De 1.º de Enero de 1891 á 1.º de Noviembre de 1897.

Las Diputaciones de los últimos tres bienios han proseguido las carreteras emprendidas é impulsado especialmente la nueva red de caminos vecinales. Se han construído ó ensanchado varios puentes en Plencia, Sodupe,

Aracaldo, Olalde y el Callejo, rectificándose el ramal de Deusto á Olaveaga y la cuesta de la Rosa en el camino de Guernica á Bermeo.

Las carreteras terminadas durante estos seis años y diez meses han sido las siguientes:

	LONGITUD — METROS	IMPORTE — PESETAS
De Traslaviña á Sopuerta..	7.442	175.201
» Rigoitia á Rigoitiolea	4.414	103.729
» Portugalete á Ortuella (incorporada del Ayuntamiento).....	4.276	164.906
» Ciérvana al Casal (id.).....	5.126	193.259
» Olacueta á Vérriz (id.)..... ...	1.500	Falta la tasación.
» Mármiz á Mendata.....	2.200	18.917
TOTAL	24.958	656.014
Caminos vecinales.		
De Baracaldo	1.659	36.824
» Galdames..	1.087	20.246
» Gatica.....	2.500	44.219
» Erandio	3.549	48.184
» Mendata....	2.200	18.918
» Arrieta.....	3.700	46.754
» Echano.....	2.141	34.848
» Mallavia.....	3.640	43.422
» Amoroto.....	2.615	36.649
TOTAL....	23.091	335.064

Actualmente se está terminando la carretera de Elorrio á Olacueta de 5,89 kilómetros y 105.609 pesetas de presupuesto y se construyen los doce caminos vecinales de Barrica, Echévarri, Frúniz, Gámiz, Ibárruri, Lemóniz, Luno, Meñaca, Maruri, Morga, San Miguel de Linares y Sondica, que miden en junto 15,05 kilómetros, hallándose valoradas las obras en 301.467 pesetas.

Quiere decir, que se han ejecutado simultáneamente los caminos comprendidos en el plan primitivo de 1883 y los vecinales acordados en 1888. Abarcaba el primero en el grupo preferente, relativo á los pueblos desprovistos de medio de transporte, siete carreteras que están todas abiertas al tránsito público; el segundo grupo, correspondiente á las de enlace, era de seis, de las cuales se han construído tres, y la de Mármiz á Urruchua está concluída hasta Mendata, faltando únicamente las de Ochandiano á Barazar y de Concha á Lanestosa. El tercer grupo de caminos sin clasificación comprendía solamente los de Bilbao á Bolueta y de Somorrostro al puerto de Poveña, que no se han ejecutado; el siguiente de servicio de barriadas era también de dos, pero se ha sustituído ventajosamente con los 21 caminos vecinales mencionados; de las cinco rectificaciones del grupo 5.° se ha realizado una y en las carreteras llamadas de poca utilidad no se ha hecho nada.

Hállase, pues, muy adelantada la apertura total de las extensas redes de ambos planes, pero cuando lleguen á su término creemos que debe abordarse el plan aplazado de nuevos caminos vecinales, realizándolo con el concurso simultáneo de la Diputación y de los pueblos, según se proyectó en 1888. Se ha iniciado recientemente este mismo proyecto en la provincia hermana de Guipúzcoa, pero estableciendo la base de que los Ayuntamientos costeen la mitad de los gastos de construcción, á fin de evitar que se promuevan obras poco justificadas; comprende además la prestación personal utilizada con tan buen éxito en las naciones extranjeras, y el pago de impuestos por determinadas Empresas que degradan los caminos.

Este asunto reviste una importancia capital en la Península española, en donde es menester organizar con

decisión el sistema mixto bien estudiado para realizar un plan muy extenso de caminos vecinales, y en Vizcaya queda todavía por realizar la ampliación ya indicada para completar sus excelentes comunicaciones.

Red de carreteras de la Diputación.

He aquí el estado de las construídas ó adquiridas por la Diputación hasta el 31 de Diciembre de 1897, con expresión de sus longitudes y coste.

CARRETERAS	Longitudes. — Metros.	Importes. — Pesetas Cts.	OBSERVACIONES
1.ª Sección.			
Bilbao á Valmaseda ...	29.552	1.374.059	
Basurto á Nocedal.....	12.880	417.810	
Burceña á Santurce.....	8.411	289.896	
Portugalete á Sopuerta..	17.113	674.518	
Ramal de la Rigada. . .	4.632	440.617	
Malabrigo á Carranza....	27.922		
Sodupe á Gordejuela.. ..	10.052	163.201	
Güeñes por Galdames á Sopuerta.....	13.092	124.000	
Güeñes por Zalla á Malabrigo.....	7.854	117.500	
Ramal de Oquendo.....	4.089	99.599,50	
Ramal de Castrejana.....	2.585	74.403,86	
Zalla al Puente de Ibarra.	1.620	28.523,29	
Villanueva por Trucíos al Encinal.....	4.449	59.687	
Traslaviña por Labarrieta á Sopuerta	7.442	175.201,17	
Portugalete á Ortuella...	4.276	164.907,85	
Desierto á Baracaldo . ..	1.659	36.824,96	Camino vecinal.
Casal á Ciérvana.....	5.461	193.259,14	
Ramal de Galdames.....	1.087	20.246,29	Idem.
Ramal de Concha.....	2.050	»	Incorporado sin abono.
TOTAL....	166.176		

CARRETERAS	Longitudes. — Metros.	Importes. — Pesetas Cts.	OBSERVACIONES
2.ª Sección.			
Bilbao á Bermeo.....	33.200	627.584	
Ramal de Santuchu.....	700	»	Incorporado sin abono.
Bilbao á Plencia..... ...	24.150	350.329	
Ramal de Olaveaga.....	1.700		
Asúa á Erleches.....	16.400	215.000	
Plencia á Munguía.....	12.304	266.534	
Arenas á Urdúliz y ramal de Sarri.....	12.121	139.281,11	
Plencia á Arminza.....	6.334	184.706,65	
Larráuri á Baquio.....	6.910	137.934,84	
Munguía á Gatica.....	2.500	44.219,93	Camino vecinal.
Desierto á Erandio.... ..	3.549	48.184,42	Idem.
Urdúliz á Lauquíniz.....	4.921	2.562	Idem.
Asúa á Sondica.....	628	1.500,39	Idem.
TOTAL.....	125.417		
3.ª Sección.			
Durango á Bermeo... ..	34.598	627.584	
Guernica á Elanchove...	12.120	704.206	
Ramal de Ea y Ea á las Tres Cruces	11.490		
Ibínaga á Elanchove. ...	1.120	31.195	
Muruetagana á Lequeitio.	14.700	342.500	
Guernica á Iruzubieta...	21.268	426.611,55	
Ramal de Arrazua.....	8.025	163.314,05	
Munguía á Múgica.	18.342	287.401,26	
Guernica por Rigoitia á Rigoitiolea.....	10.800	103.729,01	
Uarca á Navárniz	7.300	121.169,97	
Mármiz á Mendata.....	2.200	18.917,44	
Soyeche á Arrieta.....	3.700	46.753,80	Camino vecinal.
Ramal de Morga..... .	820	5.045,38	Idem.
Ramal de Frúniz	509	864	Idem.
TOTAL....	146.992		

CARRETERAS	Longitudes. — Metros.	Importes. — Pesetas Cts.	OBSERVACIONES
4.ª Sección.			
Dos Caminos á Durango	25.500	468.356	
Lequeitio á Ondárroa....	13.500	655.000	
Elorrio á Campanzar....	7.229	61.028	
Vérriz á Ondárroa.... ..	28.460		
Ramal de Echevarría....	8.140	407.500	
Marquina á Lequeitio....	8.894	180.104,43	
Zornoza á Zugastieta....	6.140	85.580	
Zugastieta á Lequeitio...	90.200		
Ramal de Urruchua.....	5.400	382.285	
Vérriz á Olacueta.....	1.500	»	Incorporado y á falta de tasación y pago á los Sres. Herederos de D. M. Gortázar.
Ramal de Echano.	2.141	34.848,23	
Id. de Mallavia..	3.640	48.421,96	Camino vecinal.
Id. de Amoroto.....	2.615	33.649,06	Idem.
Elorrio á Olacueta.	5.939	80.461,82	
TOTAL.....	149.298		
5.ª Sección.			
Bilbao á Pancorbo.... ..	88.591	996.285	Esta carretera tiene 59,8 kilómetros en las provincias de Alava y Burgos.
Arratia.....	32.848	616.347	
Ceberio.	13.899	194.639	
Zornoza á Chiriboqueta..	4.957	65.326	
Yurre á Dima	3.585	66.782,78	
Orozco.....	9.113		
Ramal de Ibarra...	5.835	130.000	Incorporados en 1896.
TOTAL..	158.828		

El resumen de las cinco secciones arroja la longitud de 746.111 metros.

El capital invertido por la Diputación en construir y comprar las carreteras asciende según su inventario á la suma de 14.169.101,96 pesetas.

Los gastos de conservación han importado desde el ejercicio de 1886-87 hasta el de 1895-96 al promedio de 562 pesetas por kilómetro, oscilando entre 634 pesetas correspondientes al año 1887-88 y 488 en 1895-96.

La carretera de Ortuella á Bodovalle destinada principalmente al tránsito de carros cargados de mineral se ha conservado por contrata, y fundándose en la economía así obtenida se acordó en Julio de 1893 repetir el ensayo en otros caminos, algunos dotados de mucho tráfico y otros de poco movimiento, escogiendo al efecto los de Bilbao á Durango, Portugalete á Memerea, Zugastieta á Lequeitio y Ondárroa, y de Bilbao á Santurce. Hay que advertir que siempre se ha hecho por subasta el gasto principal, ó sea el suministro de piedra machacada, pero extendido el ajuste á la mano de obra no han sido nada satisfactorios los resultados obtenidos con tal innovación.

Resumen de los caminos de Vizcaya.

Además de las carreteras de la Diputación hay en Vizcaya algunas otras del Estado, de Sociedades, de particulares y de los Ayuntamientos que atienden á los gastos de conservación.

Pertenecen al Estado:

	Metros.
De Bercedo á Castro, dentro de Vizcaya.....	19.180
De Bermeo al Faro de Machichaco.....	5.995
De Bilbao á Las Arenas, al cuidado de la Junta de Obras del Puerto.....	12.000
De Santurce al rompeolas del Abra del Puerto.....	1.200
TOTAL.....	38.375

Ya se ha consignado que aún subsisten en poder de las antiguas Empresas los caminos de Urquiola y Ermua, así como el de la *Reina Cristina*, de Durango á Elgueta, que no habiendo querido ceder en tiempo oportuno aquellas carreteras á la Diputación, dieron lugar al descenso del producto de los peajes, faltando después medios de avenencia para adquirirlas.

La extensión de estos caminos es la siguiente:

	Metros.
Caminos de Urquiola y Ermua, con los ramales de Apatamonasterio y de Garay, de la misma Sociedad...	39.200
De Durango á Elgueta.....	13.500
TOTAL.....	52.700

La Empresa de Urquiola y Ermua cobra anualmente del Cuerpo Provincial, por subrogación del impuesto de la vena, según convenio de 23 de Enero de 1844, la cantidad de 4.422,35 pesetas, y otras 24.750 en compensación de los arbitrios que antes percibía. La Sociedad del camino de la *Reina Cristina* recibe por este último concepto 4.500 pesetas, y el Ayuntamiento de Valmaseda, en equivalencia de los impuestos establecidos para el camino de Castro, 8.400 pesetas.

Las carreteras conservadas por particulares miden:

	Metros.
De Matiena á Zaldívar.....	5.500
Del Callejo á Biáñez	2.000
De los Baños de Cortézubi.....	2.000
TOTAL.....	9.500

Resumiendo la red de carreteras, comprende sin contar las de carácter municipal:

	Kilómetros.
De la Diputación.	746,111
Del Estado.	38,375
De Empresas.....	52,700
De particulares..	9,500
TOTAL.....	846,686

sin contar los caminos vecinales que corren á cargo de los Ayuntamientos.

Para comparar la densidad de la red vizcaína con la del resto de España, es preciso acudir á la *Estadística de Obras públicas* publicada en 1896.

PROVINCIAS	Superficie en kilómetros cuadrados.	Número de habitantes según el censo de 1887.	Kilómetros de carretera construidos.	Metros de carretera por km.²
Del Estado y de las provincias.....	486.915	16.825.419	30.938	63
Barcelona.....	7.691	899.264	1.207	157
Burgos.....	14.196	342.165	1.539	109
Logroño	5.041	183.439	728	144
Oviedo.....	10.824	615.844	1.284	118
Santander..... ..	5.460	247.507	828	152
Valencia.....	10.751	730.916	970	92
Valladolid..... ..	7.569	270.938	1.366	180
Zaragoza.....	17.424	413.703	1.253	72
Navarra..... .	10.478	304.051	1.861	177
Vizcaya.....	2.198	235.659	847	385

Demuestra que la longitud de las carreteras de Vizcaya aventaja mucho en relación al territorio á todas las demás provincias de España. En cambio, si se hiciese el paralelo respecto del número de habitantes—aunque

no es tan procedente—le superarían Navarra, Burgos, Logroño y Valladolid, lo cual consiste, para las tres últimas, en la gran extensión de las redes del Estado y en su escaso vecindario. Influye también para limitar el desarrollo futuro de los caminos vizcaínos lo montuoso del territorio que inutiliza gran parte de la superficie para apertura de vías de comunicación. Téngase además presente que en la reducida superficie de Vizcaya hay además 343 kilómetros de ferrocarriles, y varios en proyecto, que forman otra red muy densa, y si se realiza un nuevo plan de caminos vecinales, según se ha indicado en este trabajo, quedará servido el Señorío á la altura de los países más adelantados respecto de sus vías de comunicación.

En el plano que acompaña se han señalado con tinta roja las carreteras de la Diputación, y con color verde las pertenecientes al Estado y á las Empresas particulares.

PARTE SEGUNDA

FERROCARRILES

CAPÍTULO V

PRIMEROS PROYECTOS EN VIZCAYA

De Bilbao á Burgos.

En el año 1804 instaló Trevithick en un parque de Londres un ferrocarril circular movido por locomotora, que, modificada por Jorge Stephenson en 1814, se utilizó en las minas de carbón de piedra de Killingworth, habiendo conseguido arrastrar ocho vagones de 30 toneladas de peso total con una velocidad de cuatro millas por hora. Perfeccionada más adelante la nueva máquina se aplicó en 1824 el ferrocarril carbonífero de Hetton, y en 1825 al ramal de Stockton á Darlington, destinado también al transporte de hulla; pero comprendiendo los habitantes del país las ventajas de tal medio de locomoción, solicitaron de la Compañía plantease el servicio de viajeros, á lo cual accedió, instalando su transporte aunque con velocidad moderada.

El éxito alcanzado indujo á la construcción de la vía férrea de Liverpool á Manchester, inaugurada con gran solemnidad en 1830, que gracias al invento de las caldo-

ras tubulares, realizado el año anterior, constituyó el primer ferrocarril construído para el transporte de viajeros, con gran velocidad, y puso de manifiesto, aun á los espíritus más refractarios á tan extraño adelanto, las ventajas de la locomoción rápida.

Al examinar el *Plan de Iguala* formulado por don Pedro Novia de Salcedo en 1832, hemos visto con cuánta presteza se trató de introducir en Vizcaya tan prodigioso invento, puesto que formaba parte del grupo de caminos proyectado en el Señorío, el de Bilbao á Burgos por Valmaseda, con *carriles de fierro*. Al efecto, la Asociación fundada para construir la carretera de las Encartaciones debía preparar la plataforma con las rasantes adecuadas al establecimiento de la vía metálica, constituyéndose una Empresa distinta con objeto de instalar el material fijo y móvil, y de proceder á la explotación del camino de hierro.

La guerra civil de 1833 á 1839 desbarató tan beneficioso proyecto. La primera concesión se hizo en 1830 para la línea de Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar; y la segunda en 1833, del camino de Zaragoza á Reus; pero faltaban todavía en España los capitales necesarios, y las perturbaciones políticas retrasaron por muchos años la construcción de ferrocarriles.

En 1843 se concedió el de Barcelona á Mataró, y el año inmediato el de Madrid á Cádiz, pero tampoco prosperaron por el momento. En Diciembre de 1844 se dictaron los modelos de pliegos de condiciones generales y de tarifas para las concesiones. No se admitían las provisionales que, reconociendo un derecho en los peticionarios, habían sido una rémora para el desarrollo de las vías férreas; se adoptó una anchura de vía uniforme, señalán-

dose las cláusulas de carácter técnico de los trazados, fijando las obligaciones relativas á la conservación y explotación de los caminos, y se tomaron precauciones para evitar que las Compañías monopolizaran los transportes.

Sociedad promovida en Bilbao para la construcción del ferrocarril del Norte.

La Diputación general de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y la Junta de Comercio tomaron en 25 de Enero de 1845 la iniciativa para promover el proyecto de camino de hierro de Irún á Madrid por San Sebastián, Deva, Durango, Bilbao, Valmaseda, Burgos, Palencia, Valladolid y Segovia.

Obtuvieron al efecto la concesión de la línea D. Federico Victoria de Lecea y D. José Miguel de Arrieta Mascarua, por Reales órdenes de 16 de Agosto de 1845 y 14 de Octubre del mismo año, siendo aquellos señores representantes de la Comisión de Autoridades y capitalistas de la villa de Bilbao designada para promover la vía férrea.

Con objeto de conseguir la cooperación de capitales extranjeros para realizar la Empresa por medio de una Sociedad anónima gestionaron el asunto en París, otorgándose el 26 de Enero de 1846 en el domicilio de la Compañía del ferrocarril de Orleáns á Burdeos la escritura correspondiente. Asistieron M. W. Mackenzie, Ingeniero constructor; M. F. David Barry, Administrador del ferrocarril de Orleáns; D. Federico Victoria de Lecea y D. Pedro Pascual de Uhagón, con poder del grupo bilbaíno; el Barón Juan A. Sarget, Regente de los banqueros de Burdeos; el Duque de Mouchy, Presidente del

Consejo de Administración de la vía férrea de Orleáns á Burdeos, y el Barón P. Desbassayn, Administrador de la misma.

La Sociedad por ellos constituída se denominó *Compañía del ferrocarril de Irún á Madrid por Bilbao*, á la que aportaban los iniciadores la concesión de la línea mediante el reembolso de la fianza de 5.000.000 de reales, de los gastos realizados y algunas ventajas sobre los beneficios de la explotación. Se fijó el capital social en 600.000.000 de reales, distribuídos en 300.000 acciones, que serían nominativas ó al portador ó á elección de los tenedores de los títulos.

El artículo 27 de los Estatutos dispuso que el Consejo de Administración constase de veinte ó más Vocales, la mitad españoles y el resto de nacionalidad francesa ó inglesa. Se designó Presidente al General Mazarredo, y formaron parte del mismo los banqueros Calderón y Ceriola, de Madrid; Uribarren y Murrieta, establecidos respectivamente en París y Londres; D. Tomás J. de Epalza, de Bilbao; M. Vazques, de Burdeos; los iniciadores de la Empresa, otros vizcaínos, etc.

Hubo una fiebre de peticiones de vías férreas por los años 1845 y 46, creyéndose que bastaba el interés particular para llevarlas á cabo; pero como la vida comercial de la mayoría de las comarcas españolas era escasa, fueron abandonándose las concesiones y comprendiendo el Gobierno la necesidad de auxiliar á las Compañías, se dictó la ley provisional de 20 de Febrero de 1850 autorizando para concederles un interés mínimo de 6 % á los capitales invertidos, más 1 % de amortización.

A pesar de los recursos de los capitalistas asociados para construir la línea de Madrid á Irún por Bilbao, y de haberse logrado la subvención en la forma indicada,

se debió tropezar en los primeros años con dificultades invencibles para acometer las obras, lográndose que el Gobierno concediera la ansiada subvención por Real decreto de 6 de Agosto de 1851. Celebróse en Burgos el 16 de Diciembre inmediato una Junta á la que concurrieron los representantes de Vizcaya, Alava, Logroño, Valladolid y Burgos, extendiéndose el acta de la reunión en la que se trató de los medios de impulsar la realización del proyecto.

Una vez aprobada en la Junta de Guernica de Julio de 1852 la gestión de sus apoderados, se deliberó acerca de los medios más eficaces para auxiliar aquella importantísima obra, acordando destinar á su ejecución los recursos siguientes: el impuesto sobre la vena exportada á los reinos extranjeros, el de tres reales en fanega de sal y un real por libra de tabaco. La Diputación, auxiliada por una Junta permanente designada por las merindades, quedó ampliamente facultada para las negociaciones, y el señalamiento, de acuerdo con Alava, de las partes alícuotas respectivas en la garantía y responsabilidad de cada una, recabando además de la villa de Bilbao y las anteiglesias limítrofes de Abando y Begoña auxilios especiales por razón de las mayores ventajas que habían de reportar. Por último se acordó, que se instalase una Caja especial para la custodia de los fondos destinados al objeto.

No se realizó este proyecto, habiéndose construído más adelante el ferrocarril del Norte entre Burgos y San Sebastián por Miranda, Vitoria y Zumárraga, en vez de llevarlo conforme á los primeros estudios por Bilbao y Deva; quedando por lo tanto apartada Vizcaya de la gran arteria internacional de Madrid á París por Burgos y Bayona.

Compañía del ferrocarril de Tudela á Bilbao.

El escaso apoyo que encontraron las gestiones de las Corporaciones vizcaínas en las demás comarcas cruzadas por el trazado de la línea de Madrid, obligó á abandonar el pensamiento; pero una vez constituídas las Compañías de los ferrocarriles del Norte y de Alar á Santander, hallábase amenazado el puerto de Bilbao de una postergación completa si quedaba desprovisto de tan poderoso medio de transporte.

La ley de ferrocarriles promulgada en 3 de Junio de 1855 encauzó la construcción de vías ferreas, estableciendo como principios esenciales para las concesiones la necesidad de una ley especial, la información pública y la subasta en las subvencionadas por el Estado. Su artículo 8.º autorizó al Gobierno para conceder los auxilios entregando á las Empresas una parte del capital invertido, ó asegurándoles un interés fijo, mas á pesar de esta latitud prevaleció el sistema de subvenciones directas.

Después del fracaso del primitivo proyecto de vía férrea de Madrid á Irún por Bilbao, tuvieron que hacer los capitalistas de esta villa un esfuerzo supremo para construir con recursos propios la línea de enlace con la arteria principal; y deseando buscarla alimento en la región vitícola de la Rioja, se hicieron los estudios llevándola hasta el empalme con el camino de Zaragoza á Alsasua.

La ley dictada en 11 de Julio de 1856 autorizó al Gobierno para conceder la línea de Tudela á Bilbao; se aprobó en Junio inmediato el proyecto con el trazado por Miranda, y en otra ley de 15 de Julio de 1857 se le señaló la subvención de 36.000 escudos por kilómetro, disponiendo se sacase á subasta.

Pero tan magno y arriesgado proyecto necesitaba para llevarlo á feliz término de otros auxilios locales que se venían preparando con anterioridad.

La Comisión de Caminos informó en 18 de Julio de 1856 á la Junta general de Guernica: 1.º Que debía autorizarse á la Diputación para que en unión de dos individuos por merindad aceptase las leyes dictadas sobre ferrocarriles y muy particularmente la que establecía la comunicación del Señorío con el interior del Reino en la parte relativa al territorio vizcaíno. 2.º Que teniendo presente lo acordado en 1852 respecto de la creación de arbitrios especiales destinados á impulsar la primera línea proyectada, se fijase la cuantía de la subvención, estableciendo al propio tiempo la correspondiente á Bilbao y los pueblos más interesados. Y 3.º Que se gestionase cerca del Gobierno para obtener el mayor auxilio posible con destino á esta grandiosa obra. Desechado el voto particular pidiendo el aplazamiento del asunto hasta que se conociese el trazado de la línea, quedó aprobado el dictamen.

Reunidos los capitalistas bilbaínos para allegar recursos destinados á construir la línea de Tudela (Castejón) á Bilbao, se celebró la Junta preparatoria en 16 de Marzo de 1857, suscribiéndose en poco tiempo la considerable suma de 99.218.000 reales.

Se fijó el capital social en 137.000.000 de reales y dió Bilbao en aquella ocasión muestras de su espíritu de empresa, suscribiendo en pocos días aquella suma tan importante. El Sr. Epalza se interesó por 3.000.000; los Sres. Olaguíbel y Arellano por 2.000.000 cada uno; y por 1.000.000, tanto el Sr. Abaitua como el Sr. Olaguíbel.

Verificada la subasta el día 31 de Agosto de 1857,

sólo se presentó la propuesta de los Sres. D. Santiago María de Ingunza y D. Juan Angel de Zorrozúa, en nombre propio y de los Sres. D. Vicente de Orobio, D. Gabriel María de Orbegozo, D. Pablo de Epalza, D. Lorenzo Hipólito de Barroeta, D. José María de Jume, D. José Pantaleón de Aguirre, etc., á quienes se les otorgó la concesión en 15 de Septiembre.

En sesión de la Asamblea vizcaína celebrada en 14 de Julio de 1858 dió cuenta la Comisión de Caminos de los trabajos practicados por la designada en la Junta del bienio anterior en los términos siguientes: Se consignarán únicamente para la indicada subvención los arbitrios de un real de vellón en libra de tabaco, real y medio en verga de aguardiente y dos reales en fanega de sal consumida en el Señorío, disponiendo se custodiase su rendimiento en una Caja especial, pero ingresando en la misma sólo el excedente de la recaudación sobre el cupo obtenido con anterioridad á los recargos proyectados. Se añadió que los tres arbitrios subsistirían en el período de seis años, durante el cual se esperaba cumplir el compromiso contraído con la Compañía.

El auxilio concedido por la Diputación vizcaína consistió en la suma de 7.200.000 reales reintegrables cuando los productos líquidos del camino excediesen del 8 °/₀ del capital invertido en construirlo, después de deducida la subvención recibida del Estado. Según el art. 49 de los Estatutos de la Compañía del ferrocarril de Tudela á Bilbao, se dedicó aquella suma á pagar á los accionistas durante el período de las obras el interés fijo de 6 °/₀ prometido á los capitales empleados, habiendo autorizado la Junta de Guernica en 20 de Julio de 1860 á la Diputación para la entrega mensual del producto de los arbitrios especiales destinados al objeto.

Contratadas las obras con una Empresa inglesa se ejecutaron con notable esmero sus 249 kilómetros, habiéndose la línea á la explotación en Abril de 1863 en la sección de Bilbao á Miranda y en Agosto inmediato el resto de la línea. No correspondieron los resultados á los grandes desembolsos originados por lo quebrado del terreno en algunos trayectos, la aglomeración de obras análogas que en aquel período encareció la mano de obra, la inexperiencia en esta clase de negocios que obligó á entregarse en manos de extranjeros y el recargo originado por el pago de intereses á los accionistas durante el período de construcción.

Los productos fueron en 1864 de 4.012.890 pesetas con 58,70 °/₀ de gastos y el modesto beneficio líquido de 1.672.498, insuficiente para remunerar el capital acciones y la suma de las deudas creadas, lo cual originó en 1866 la suspensión de pagos y el Convenio de 11 de Octubre con los acreedores, que limitó en los años sucesivos las atenciones de la Compañía al servicio de las obligaciones emitidas para consolidar el pasivo.

La línea de Tudela á Bilbao, ó por mejor decir, de Castejón á Bilbao, se vió bloqueada por la Compañía de los ferrocarriles del Norte, que agregó por compra á su vía principal la de Alar á Santander, y desviaba el tráfico á la de Bilbao, mermando considerablemente sus ingresos. Esta situación crítica motivó el Convenio entre ambas Sociedades, suscrito en 1.° de Septiembre de 1871.

La Compañía del Norte se comprometió á aplicar á los transportes de mercancías de todas clases importadas ó exportadas por el puerto de Bilbao los mismos precios que á las expediciones procedentes ó destinadas á los puertos de San Sebastián, Pasajes, Santander é Irún. La Empresa de Tudela á Bilbao compró cara esta *igual-*

dad, puesto que, á partir del producto bruto de 12.900.000 reales, entraba la Compañía del Norte á cobrar una parte de los ingresos brutos, según una escala progresiva que, comenzando en el 35 °/₀ para el rendimiento de 13.000.000 de reales, ascendía al 50 °/₀ al llegar á 25.

Por este contrato se entregaban á aquella Sociedad todos los beneficios netos, á partir del modesto producto mencionado, preparándose el transpaso de la línea que se firmó en Madrid á 28 de Marzo de 1878. La Compañía del Norte tomó desde entonces á su cargo el pago de los intereses y amortización de las obligaciones de 1.ª y 2.ª serie, y convirtió las acciones en igual número de obligaciones de 3.ª serie por la mitad de su valor nominal, abonándoles el 5 °/₀ de interés.

Verificada la fusión, no tuvo ya ningún objeto la desviación del tráfico, y crecieron rápidamente los ingresos de la línea de Tudela á Bilbao desde 3.671.025 pesetas en el segundo año de la explotación, á 6,88 millones en 1895 y 7,34 en 1896.

CAPÍTULO VI

FERROCARRIL DE TRIANO

Las veneras de Somorrostro.

Para dar una idea de las razones que indujeron á la Diputación del Señorío á promover la construcción de su vía férrea, es preciso decir algunas palabras concernientes á las célebres minas de hierro de Vizcaya.

Plinio el Mayor calificaba de *cosa maravillosa* el alto y escarpado monte formado enteramente de hierro. En el siglo X se embarcaba la excelente vena dulce de Somorrostro para Pasajes, San Sebastián, Cap-Bretón, Bayona y otros puertos. Las ferrerías se establecieron en época muy antigua en los bosques y vericuetos de Vizcaya, empleándose solamente la fuerza del hombre; pero á mediados del siglo XV se habían trasladado á las orillas de los ríos y regatos utilizando los saltos de agua por medio de ruedas de paletas y rodeznos para el movimiento de los mazos y martillos, así como de los barquines ó fuelles de cuero.

Basta abrir el Fuero ordenado en 1526 para observar la importancia que ya alcanzaba este ramo. La ley IV del título I disponía que los Señores «huvieron siempre en las Herrerías de Vizcaya y Encartaciones, y Durangueses por cada quintal de Yerro que se labrara en ellas diez y seis dineros viejos», y el título XXVIII trataba «del Mantenimiento de las Herrerías y de los Pesos de

ellas y de las Venas» dictando varias reglas y privilegios para la compra del carbón, la prohibición de reventa de la vena, la calidad del mineral y la exactitud en los pesos, cuya inspección se encomendaba á los Diputados de Vizcaya para que los visitasen «cada vez que vieren que hay necessidad y hacerlos poner ciertos y afinados».

Esto demuestra la intervención directa del Regimiento vizcaíno en el tráfico minero, ya muy activo en el reinado de Carlos I, existiendo á la sazón en Vizcaya más de 80 ferrerías con una producción de 80.000 quintales de hierro y acero. Al tratar del primitivo proyecto de apertura del camino por la peña de Orduña en el siglo XVI, hemos consignado que se calculaba en 34.000 quintales la elaboración de las ferrerías próximas al trazado, y en 500.000 quintales la vena embarcada para los puertos del litoral.

Las construcciones navales alcanzaron gran desarrollo en el País vasco durante aquella centuria, funcionando en sus postrimerías en Vizcaya y Guipúzcoa 300 ferrerías. Se dividía la producción próximamente por terceras partes entre la marina, lo exportado por mar y el resto en artillería, armas blancas y de fuego, herramientas y herrajes diversos.

Prohibía el Fuero «que ningún Natural ni extraño pueda sacar afuera de este Señorío para Reynos extraños vena ni metal alguno para labrar yerro ó acero» y para la vigilancia del servicio nombraban por turno los bandos *Oñacino* y *Gamboíno* los Alcaldes billeteros encargados de fiscalizar *la saca* de la vena, las ventas y el transporte, ora fuese por tierra ó por mar.

Surtíanse los monjes de San Salvador de Urdax (Navarra) del mineral de Triano para sus ferrerías, conduciéndolo por Francia, lo cual originó varios conflictos

á pesar de las Reales cédulas que les autorizaban á la extracción; y habiéndose comprobado que de la vena conducida á Guipúzcoa se introducía una parte en Francia, se prohibió en absoluto por el Señorío *la saca* hacia la provincia hermana; pero el Presidente de Castilla, Conde de Oropesa, fundándose en que el mineral vizcaíno se convertía allí en hierro que abastecía las Reales fábricas de armas, ordenó en tiempo de Carlos II al Corregidor que se revocase aquel acuerdo.

Había en Vizcaya en 1658, según Iturriza, 177 ferrerías, y como los hierros elaborados eran considerados de calidad superior, se mantuvo durante el siglo XVII y el inmediato la construcción naval en los astilleros vascongados, y la preparación de cañones, proyectiles, armas blancas y de fuego se realizaba en las mismas y en las provincias de Santander y Navarra. Carlos III prohibió en 1775 la entrada en España del hierro succo, que hacía mucha competencia al vizcaíno, y consta en el *Almanak Mercantil ó Guia de Comerciantes de España* para el año 1800, que en el Señorío existían á la sazón 141 ferrerías y más de 400 fraguas.

Con el progreso extraordinario de los medios de transporte durante la actual centuria, cambió radicalmente la explotación de las minas de Triano. En las Juntas de 1818 se nombró una Comisión permanente para el mejoramiento de las fábricas de hierro, cuyos procedimientos habían cambiado por completo en Inglaterra desde el siglo anterior, gracias al invento de Henry Cort. La Comisión mencionada presentó un Reglamento para las explotaciones mineras, estableciendo varios preceptos para su laboreo, del cual se desprende, que el Inspector de la vena en Achuri vigilaba el desembarque y distribución del mineral para las ferrerías del interior, toman-

do razón de las cantidades entregadas á los carreteros y de su destino; exigía al propio tiempo del Alcalde billetero que las gabarras estuviesen bien carenadas y limpias de *zaborra*.

El Gobierno vizcaíno proveía por tanto al cuidado y fomento de la industria del hierro; señaló premios para las Memorias relativas á las primeras materias, y aun acarició el proyecto de crear una fábrica-escuela en las cercanías de Bilbao; atendía aún más especialmente el ramo de explotación de las minas cuando Fernando VII dictó el Real decreto de 1825, introduciendo en el Señorío la legislación general que prohibía—en contra de lo prevenido en el Fuero—el beneficiarlas sin concesión Real, y desde entonces se crearon nuevas Autoridades en el ramo, imponiendo contribuciones por la concesión y pertenencia.

Las Juntas del Señorío transigieron después de las oportunas protestas con tan importante novedad, pero la Diputación siguió ejerciendo ciertas facultades de inspección. Así lo demuestra el acuerdo tomado por la Junta de Guernica en 15 de Julio de 1831, recomendando al Alcalde billetero que cuidase de la colocación de las venas depositadas para el embarque en sitios á donde no alcanzasen las mareas. Cobraba también el Señorío 25 maravedís en quintal extraído, y en la misma sesión se facultó al Cuerpo foral para que de los fondos recaudados destinase la cantidad necesaria á reparar el camino de las veneras de Triano.

El *Plan de Iguala* de 1832 comprendia á la par de los arbitrios destinados á la construcción de nuevas carreteras, el camino de las minas de Somorrostro á la lengua del agua con *sus muelles para embarque de minerales*, de modo que la Diputación cobraba un impuesto, y pro-

veía al cuidado de los medios de transporte y de su carga en los buques, figurando en el Presupuesto de gastos del Señorío el sueldo de 3.300 reales del Inspector del ramo.

Al mediar el siglo presente se habían instalado los altos hornos de Santa Ana de Bolueta, y la extracción de la mena de Somorrostro se graduaba en 800.000 quintales anuales destinados á alimentar las ferrerías de las Provincias Vascongadas, de Navarra, Asturias y Castilla, y con el vuelo que había alcanzado en el extranjero la industria siderúrgica por efecto de la construcción de ferrocarriles, de su material móvil y los buques de vapor, adquirieron mucho aprecio los excelentes minerales de Somorrostro, cuyo arrastre se hacía entonces á lomo desde las galerías de las minas hasta los caminos por donde se transportaba á los embarcaderos y á las fábricas por medio de carretas.

Primera concesión del ferrocarril minero.

El *Boletín oficial* de Vizcaya anunció en 27 de Diciembre de 1856, que D. Francisco Alberti había solicitado la concesión de una línea férrea que, arrancando de las minas de Triano y pasando por Gallarta, Loredo y Ortuella, terminase en la orilla izquierda de la ría de Bilbao, presentando al efecto la Memoria, planos, presupuesto y tarifas del proyecto. Dispuso el Gobernador civil de la provincia, que pasasen aquellos documentos á la Diputación, á fin de abrir durante dos meses la información oportuna con audiencia de los interesados, á los efectos de la ley vigente de ferrocarriles.

Puede suponerse la profunda alarma que ocasionaría en toda la comarca una novedad de tal trascendencia, que

al poner en rápida comunicación las minas con los fondeaderos de la ría de Bilbao, hería muchos intereses creados y cambiaba repentinamente un régimen secular, si se autorizaba á la Empresa foránea á explotar el tráfico realizado desde tiempo inmemorial bajo el amparo y vigilancia de las Autoridades forales del Señorío.

Todos los Ayuntamientos consultados informaron en contra del proyecto, porque venía á privar á la gran mayoría de vecinos de los siete Concejos, de la villa de Portugalete y de la anteiglesia de Baracaldo, de los medios de subsistencia que les proporcionaba el arrastre de mineral realizado á precio inferior—según afirmaban—al de las tarifas propuestas en el estudio. En este coro tan unánime de oposiciones hubo sin embargo el dictamen favorable de la Real Junta de Comercio de Bilbao.

Duraba la información en los primeros meses del año 1858, manifestándose cada vez más contrarios los vizcaínos á la vía férrea minera; y en la Junta de Guernica celebrada el 8 de Julio, el apoderado de los tres Concejos del valle de Somorrostro presentó una moción en solicitud de que quedase sin efecto aquel proyecto, pasando á informe de las dos Comisiones de Fueros y Caminos.

La Diputación vizcaína, interpretando el sentimiento del País opuesto á que una Empresa extraña viniera á acaparar los grandes beneficios del acarreo de la mena, concibió el proyecto de adelantarse á abrir otro camino destinado al mismo objeto, impidiendo, según el dictamen leído en la Asamblea, que «una Sociedad especuladora sea la única y exclusiva concesionaria de la vía férrea de Triano; es también digna de elogio la actividad y energía con que se ha procurado realizar el proyecto del Señorío, y la dignidad y entereza demostradas al sostener las prerrogativas y derechos del País en materia de

construcción de caminos dentro de su territorio. Estas consideraciones, unidas al porvenir de una vía que según todas las probabilidades debe producir pingües rendimientos, lo hacen recomendable para que lo realice la Administración vizcaína».

Se trabajaba con actividad en la explanación de la carretera de las minas estando tramitándose la concesión de un *tramway* que debía instalarse sobre aquella plataforma, y la Junta general al aprobar todo lo actuado concedió un voto especialísimo de gracias á la Diputación de Vizcaya, hecho extensivo á las de las dos provincias hermanas y demás personas que con celo y patriotismo habían coadyuvado al buen éxito alcanzado hasta entonces en las gestiones practicadas en Madrid.

La lucha entre la Diputación y el peticionario del ferrocarril era viva y empeñada, llegando á tomar en ocasiones los caracteres de un conflicto de orden público. Ya hemos visto que después de no pocas vicisitudes llegó á disfrutar el Cuerpo foral en el reinado de Isabel II de una autonomía administrativa completa, obrando con entero desembarazo en la construcción de caminos, en la imposición de arbitrios y en el establecimiento de portazgos que durante el régimen absoluto vigilaba el Corregidor, sometiéndose generalmente á la Real aprobación; y si la Diputación era árbitra al mediar el siglo presente de dirigir á su antojo la red de carreteras, entendía también que los ferrocarriles se reducían simplemente á unos caminos perfeccionados, siendo por tanto de su incumbencia la construcción ó concesión dentro del territorio de Vizcaya.

D. Francisco Alberti, protegido de un General ilustre, sostenía, á su vez, que las vías férreas constituían un invento moderno, extraño por completo á los privilegios

consignados en los Fueros, y que la ley general de ferrocarriles, sancionada en 3 de Junio de 1855, regía sin distinción alguna en toda la Península.

Encontrando esta doctrina del derecho común para todos los españoles firme apoyo en las regiones oficiales, el litigio se transformaba más bien que en una competencia de intereses, en asunto foral; y viendo la Diputación el fracaso seguro de sus pretensiones, si insistía en construir por cuenta propia el ferrocarril servido por locomotoras, lo redujo á las modestas proporciones de un tranvía que debía instalarse sobre la plataforma del camino ordinario abierto como todas las demás carreteras del Señorío bajo la Autoridad exclusiva de aquel Cuerpo. Planteada de este modo la cuestión, era más firme el terreno; pero por efecto, sin duda, de las influencias que pesaban en favor de Alberti y de algunos vizcaínos que atizaban el fuego oponiéndose á la expropiación de terrenos, el Gobierno de Madrid desaprobó tenazmente las obras comenzadas por la Diputación, causando un gravísimo ataque á sus facultades autonómicas en la materia.

El conflicto de atribuciones se resolvió en esta larga y empeñada lucha en contra de la Autoridad foral, que resultó vencida por el interés privado, y no sólo obtuvo Alberti la concesión pedida, sino que el Ministerio de Fomento anuló los actos realizados por la Diputación en el camino de Triano, mandando destruir sus obras en no pocos trozos para dejar el paso franco á la vía férrea, y obligándole á indemnizar á los propietarios de terrenos por los perjuicios irrogados.

El proyecto de Alberti se aprobó por Reales órdenes de 26 de Junio de 1857 y 7 de Abril de 1858, otorgándose la concesión sin auxilio del Estado por la ley de 19

de Junio de 1859, después de una serie de humillaciones y quebrantos para la Diputación vizcaína.

Transferencias de la línea.

Los representantes del País vasco en las Cámaras combatieron con tesón la ley mencionada, aunque sin éxito, á causa de la decidida actitud del Gobierno; pero cuando el concesionario emprendió los trabajos preliminares para acometer las obras, tropezó, como era de esperar, con la hostilidad de los habitantes de la comarca contrarios en totalidad á la Empresa y mortificados además con los desaires sufridos por los Magistrados forales de Vizcaya en la empeñada contienda.

Alberti salió triunfante en Madrid, pero el ardimiento con que batalló en la Corte se trocó en las márgenes del Galindo en quietud y negligencia, ora por temor al espíritu del País, por los obstáculos de las expropiaciones de terrenos, ó, tal vez, por escasez de recursos, y como sólo se le señalaron dos años para el término de los trabajos, el transcurso del tiempo iba agravando la situación al exponerle á la caducidad, si no concluía tan importantes obras en el breve plazo concedido. Los Diputados forales utilizaron estas circunstancias propicias para entablar las oportunas negociaciones, y el interés mutuo se sobrepuso á los anteriores agravios, concertándose de común acuerdo las bases para la transferencia de la concesión, salvo lo que resolviera la Junta general de Guernica.

La Comisión de Caminos dió cuenta en 13 de Julio de 1860 de las condiciones del Convenio, manifestando que felizmente se había dado término á este negocio complicado y enojoso, y la Asamblea aprobó la escritura otor-

gada y todo lo actuado sin discusión alguna, demostrándose así el gran sentido práctico y la alteza de miras de los apoderados reunidos en el Congreso vizcaíno. Tan espontáneo como unánime acuerdo debió servir de lenitivo á las amarguras sufridas, pero no tardaron en surgir nuevos tropiezos en el asendereado asunto de Triano.

La legislación entonces vigente no reconocía á las Diputaciones la capacidad y facultades necesarias para explotar negocios industriales como el del ferrocarril minero, y para eludir tan grave obstáculo se vió precisado el Cuerpo foral á poner la línea á nombre de su Agente en Madrid D. Nicolás de Urcullu y Smith, persona de probada honradez y rectitud, otorgándose la escritura de transferencia entre D. Francisco Alberti y el mencionado representante *secreto* de la Diputación, en cuanto á los derechos y obligaciones conferidas por la ley de 1859.

Cuando se supo en Vizcaya que el ferrocarril de Triano pertenecería, una vez construído, al Señorío, se aquietaron los ánimos y desapareció la alarma en la confianza de que su Autoridad paternal sabría evitar la ruina de los intereses creados en el acarreo de minerales que sostenía un gran número de familias. Dióse impulso á las obras; mas el expediente ideado para salvar el escollo de la transferencia á nombre de un dueño supuesto, resultaba en extremo peligroso por carecer de valor legal, y ante un estado de cosas tan irregular y vulnerable se suscitaron fundados recelos y temores de que pudieran ser discutidos y aun negados los derechos de la Diputación, creándose en tal caso un conflicto sumamente grave y de muy serias responsabilidades para cuantos habían patrocinado con la mejor buena fe aquel artificio.

Vino á agravarse tan anómala situación con el fallecimiento de Urcullu y las formalidades inherentes á la testamentaría, que pusieron en tela de juicio—á pesar de la probidad de los herederos—los derechos derivados de la concesión; y llevado el asunto á la Junta de Guernica del día 6 de Julio de 1866, se acordó: «1.º Que se dé á la Empresa una forma distinta de la actual, siendo la más conveniente la creación de una Sociedad anónima. Y 2.º Que aun en el caso de no ser esto posible, y á pesar de las prendas recomendables que concurren en los concesionarios actuales, convendría, atendiendo á la índole del negocio, variar la forma de la concesión para evitar á todo evento complicaciones que pudieran sobrevenir continuando en el estado actual.»

Pasó tan delicado asunto á estudio del Síndico, quien rechazó por perjudicial á los intereses de la Provincia el referido acuerdo de las Juntas generales, y otro posterior de la Junta permanente de Caminos, basados ambos en la creación de la Sociedad anónima; combatió igualmente la idea de la subrogación de unos Diputados en otros, expuesta también á muchos tropiezos. Al oponerse radicalmente á tales acomodamientos, propuso el Síndico con tanta entereza como buen criterio, que debía optarse por el camino derecho de abordar de frente la cuestión para exponer con entera sinceridad al Gobierno la verdad lisa y llana de todo lo ocurrido, gestionando con empeño hasta conseguir el traspaso de la línea á favor de la Diputación, en virtud del régimen foral vigente reconocido por la ley de 25 de Octubre de 1839 y de la situación privativa y especial del País vasco-navarro.

Es preciso advertir que si se sortearon durante tantos años estas dificultades, consistió en la autonomía vascongada, en virtud de la cual no se sometían á la aproba-

ción del Gobierno los Presupuestos de ingresos y gastos ni las cuentas del Señorío, y gracias también á la entereza de los Magistrados forales para arrostrar sin escrúpulo una situación tan vidriosa.

Siguiendo la Diputación el parecer del Síndico, emprendió á fines de 1867 las gestiones para conseguir la transferencia, sin obtener resultado favorable hasta que la Revolución de Septiembre ofreció con el cambio radical de las leyes la clave del asunto. El decreto ley de 14 de Noviembre de 1868 facultó á las Provincias y los Municipios para proyectar, construir y explotar las obras públicas en la misma forma y bajo idénticas condiciones que los particulares; y por decreto de la Regencia expedido en 10 de Enero de 1870, se autorizó el transpaso del ferrocarril de Triano á favor de la Diputación de Vizcaya, previa la conformidad de la viuda é hijos de don Nicolás Urcullu, quienes se condujeron con gran delicadeza en este importante negocio, hasta el reconocimiento explícito de la personalidad jurídica de su mandante.

El período de construcción.

La orden de la Regencia constituyó un paso importante para afianzar la propiedad del ferrocarril de Triano en manos del Cuerpo Provincial, pero faltaba mucho en tan escabroso expediente para disipar las nubes que habían velado y puesto en tela de juicio el dominio completo de la finca creada á costa de tantos sacrificios.

Constaba el proyecto aprobado de tres trozos: el primero de ocho kilómetros con vía normal, comprendido entre la Estación de Ortuella y los cargaderos de la ría de Bilbao, que se deslizaba con una pendiente suave por la vega del Galindo; el segundo debía consistir en un plano inclinado automotor de fuerte declive, para enlazar la

cuenca minera con el llano, y el tercero en un tranvía de motor de sangre extendido por la meseta para enlazar la cabeza del plano con las boca minas.

El art. 6.º de la concesión otorgada á D. Francisco Alberti por la ley de 19 de Julio de 1859, señalaba el plazo de dos años para terminar por completo las obras, período demasiado corto para realizar unas expropiaciones difíciles, los trabajos del camino, la adquisición del material móvil, la construcción de muelles y embarcaderos, además del plano automotor que constituía á la sazón una novedad poco conocida en España.

Agréguese á las dificultades ordinarias para el término tan rápido de las obras, la circunstancia de que Alberti no las había emprendido cuando con aprobación del Gobierno hizo la transferencia á D. Nicolás Urcullu en Septiembre de 1860, y se comprenderá la absoluta imposibilidad de cumplir en nueve meses aquella cláusula de la concesión.

El Cuerpo foral tuvo que luchar con otros tropiezos inusados en el Señorío, en donde se había construído la red de carreteras por convenios amigables con los propietarios, declarando la Junta general celebrada en 17 de Julio de 1858 «su profundo sentimiento y disgusto al ver la oposición hecha con incalificable insistencia por varios hijos del País, que no han dejado de invocar y solicitar la aplicación de la ley general del Reino, en punto á expropiación de los terrenos que ha de atravesar la vía de Triano, en mengua de la apreciada franquicia que siempre han disfrutado las Provincias Vascongadas para abrir sus carreteras, según lo tienen reconocido las Cortes y el Gobierno de S. M.»

Esto ocurría cuando anticipándose á Alberti construyó la Diputacion la plataforma del camino de Triano

para instalar un tranvía; pero iniciadas más adelante las obras de la vía férrea, arreciaron los obstáculos creados por los propietarios de la Estación del Desierto, hasta el punto de que consiguieron una Real orden para que se suspendiese la expropiación; y otra, facultándoles á presentar un proyecto reformando en las cercanías de la ría de Bilbao el trazado del ferrocarril.

El representante del verdadero concesionario exponía al Ministro de Fomento, en Junio de 1862, que las obras ejecutadas demostraban que hubiera salido airoso en su compromiso, dentro de la prórroga obtenida de año y medio, sin aquel contratiempo. «La imposibilidad de poder hacer uso del terreno expresado, ha echado por tierra todos sus cálculos. No puede, sin invertir sumas superfluas, transportar del extranjero hasta el muelle del Desierto los rails, vagones y locomotoras, porque se vería en la precisión de conducirlos previamente á gran distancia, mientras no se haga la explanación contigua á los embarcaderos.»

Ante unos obstáculos tan insuperables derivados del favor que encontraban en Madrid los dueños de aquellos terrenos, pedía el concesionario las prórrogas necesarias que otorgaba el Gobierno, reservándose *el derecho de prejuzgar la cuestión de caducidad cuando se pusiera término al expediente,* de modo que á tantas contrariedades se unía aquella fatídica amenaza de la Administración, de incautarse por mera resolución ministerial de un ferrocarril que había costado tantos desembolsos y esfuerzos á la Diputación vizcaína.

A fuerza de tiempo y de paciencia se fueron venciendo las dificultades, pero en vez de situar la estación de embarque de minerales en la amplia vega de Sestao, conforme al proyecto primitivo, hubo de quedar constreñi-

da en un estrecho ribazo de la margen izquierda del Galindo sin el espacio necesario para colocar las vías y cargaderos de tan potente instrumento de transporte. Terminadas las obras en la sección principal comprendida entre Ortuella y la ría de Bilbao, después de la oportuna inspección de la línea, se dictó la Real orden de 16 de Mayo de 1865 autorizando para abrirla al servicio público y la explotación se inauguró en 26 de Junio; pero no se olvidó tampoco la oportuna reserva acerca de la caducidad, fundada en que se pedía una nueva prórroga para el término completo de la vía férrea con sus accesorios.

Merece sinceros aplausos esta actitud tan firme y resuelta de la Diputación para instalar por cuenta del Señorío un negocio industrial tan importante, por la época en que esto se realizaba. Desde el Tratado de Comercio Cobden-Chevalier concertado en 1860 entre los Gobiernos de Inglaterra y Francia, habían alcanzado gran favor las ideas favorables á la libertad de comercio, haciendo activa propaganda en España la *Asociación para la reforma de los Aranceles*, que con su criterio radical en materias económicas combatía resueltamente la construcción de ferrocarriles por el Estado, y aun las subvenciones, fundándose en la analogía de estos instrumentos de transporte por su concurso al desarrollo de la riqueza general con las fábricas, las plantaciones, las diligencias, los barcos y los establecimientos de crédito manejados sin distinción por la iniciativa privada.

De 1865 hasta la guerra civil.

Comenzó después de tantos contratiempos el ansiado arrastre de minerales, transportando los trenes 10.845

toneladas en los seis meses y cinco días del año 1865, durante los cuales arrojó la cuenta de explotación el modesto beneficio neto de 7.487,39 pesetas. Pero como faltaba el enlace de la Estación de Ortuella con las minas *Catalina, San Miguel* é inmediatas, se presentó á la Superioridad en 11 de Noviembre del referido año el proyecto de plano automotor, que examinado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se aprobó definitivamente en 6 de Diciembre de 1866.

Emprendiéronse las obras sin tardanza, y una vez terminadas, se verificó la inspección oficial en 4 de Noviembre del año siguiente; pero al hacerse la prueba descarrilaron los vagones cargados de mineral, rompiendo las cadenas y precipitándose con vertiginosa rapidez por aquella empinada ladera, para caer destrozados al llano, yendo á parar sus fragmentos á larga distancia.

Nada tenía de raro un accidente de esta naturaleza, pero era tan escasa la experiencia de los Ingenieros encargados de los trabajos, y aún de la Inspección del Gobierno en este ramo de la mecánica, que estimaron aquel accidente fortuito como un fracaso irremediable, y en vez de corregir con empeño los defectos de la instalación, se apoderó del personal facultativo un pánico completamente infundado, puesto que estaba resuelto el mismo problema prácticamente en muchas cuencas mineras del extranjero y aún en España.

El Ingeniero Inspector consignó en su informe que *la concesión en su conjunto podía darse por cumplida y ejecutada,* pero se limitó á aprobar el trozo de tranvía de la meseta superior, negándose á recibir las obras del plano inclinado, con lo cual quedaba siempre al aire el cumplimiento completo de las cláusulas de la ley, á pesar de los propósitos de la Diputación, que jamás escatimó los

gastos necesarios para el completo término de los ramales de la línea principal.

En la Junta general de Guernica celebrada el 17 de Julio de 1868, se concedió un voto unánime de gracias en favor de los Diputados forales del bienio y los Vocales de la Junta permanente de Caminos, que con noble abnegación, actividad, patriotismo y desinterés habían obtenido, con el tráfico de minerales, resultados económicos muy satisfactorios en beneficio del País. Originó este acuerdo un folleto anónimo, en el que se atacaba con acritud á la administración del ferrocarril de Triano, resolviéndose hacer uso de los documentos oficiales en su defensa.

Aun con los inconvenientes indicados aumentaban rápidamente los arrastres de la línea, así como sus rendimientos, según se ve en el cuadro que acompaña; y siendo insuficiente el angosto emplazamiento de las vías y cargaderos de la ría de Bilbao para el embarque de minerales, pudo obtener la Diputación del nuevo propietario de la finca denominada *El Desierto*, una reducida ampliación del terreno que, mediante ciertas obras costosas para ensanchar el desmonte de la ladera del Galindo, un nuevo muelle y los cargaderos construídos en 1870, permitieron acrecentar á 363.713 toneladas la exportación del año 1872.

En la Memoria presentada á la Junta de Guernica por la Diputación en 7 de Diciembre de aquel año, se consignaba en encomiásticas frases la importancia del ferrocarril de Triano y la necesidad de transformarlo para hacer frente á la fabulosa exportación de minerales promovida por la fiebre industrial que prometía engrandecer extraordinariamente la vida de este noble solar. «Si ha de cumplir el brillante destino que la suerte le

depara, si ha de sostener la competencia de otras Empresas formidables, preciso es ponerla en las condiciones aconsejadas por la ciencia para que pueda encontrarse á la altura que su importancia requiere. Fácil es conseguirlo, y no deben arredraros los sacrificios pecuniarios del momento, que muy pronto serán remunerados con creces.»

La falta del plano inclinado proyectado en Ortuella, ó de otro medio mecánico para enlazar las minas con la línea de Triano, se suplía por el gran número de carretas dedicadas á bajar el rubio y campanil á los depósitos de la línea. Se formularon otros estudios para unir la parte alta con el llano, pero nada se realizó hasta que en 16 de Agosto de 1873 quedó interrumpido por dos años y medio el arrastre de mineral con motivo de la nueva guerra civil.

Durante los ocho primeros años de explotación, esta vía férrea, de la corta longitud de 8 kilómetros, alcanzó, por exceso de los ingresos sobre los gastos, el beneficio neto de 1.591.569,21 pesetas, suma muy elevada para una línea cuyos gastos de establecimiento con todas las ampliaciones realizadas importaban á la sazón unos 2.000.000 de pesetas, de modo que se hallaba ya casi completamente amortizado el capital invertido, demostrándose así el gran golpe de vista y el acierto de las Diputaciones forales que persiguieron con tanto ahinco el propósito de construirla á expensas del Señorío y en beneficio de Vizcaya.

Los rápidos progresos de la industria siderúrgica realizados en el extranjero con los inventos de Bessemer y Mr. Martín, para la fabricación del acero, determinaron gran aumento en la demanda de los minerales de Somorrostro por su pureza y excelente calidad unida á la cir-

cunstancia de hallarse desprovistos de fósforo, y se fijó de tal modo la atención de los principales fabricantes de Europa en la cuenca de Triano y en otras vecinas, que hacia el año 1870 hubo una verdadera peregrinación de capitalistas é ingenieros para examinar los afamados criaderos é interesarse en su explotación á fin de alimentar con estas primeras materias los hornos altos de Inglaterra, Alemania, Bélgica y Francia, mezclándolos en proporciones convenientes con los de cada País ú otros de procedencia exótica.

Observando D. Carlos Aguirre que el ferrocarril de Triano carecía en 1870 de los elementos necesarios para dar abasto y cargar todos los buques fondeados en la ría que demoraban su estancia con el gasto consiguiente de estadias, solicitó la concesión de otro grupo de minas, enclavado en los montes de Galdames, é hizo en 1870 el estudio de un ferrocarril de 22 kilómetros de longitud, emplazando los embarcaderos en las marismas de Sestao. No tardó en constituir una Compañía inglesa para plantear el negocio, dándose principio á las obras en 1871 con doble vía estrecha.

Los propietarios de las minas del Regato promovieron en 1871 otra vía férrea de 7 kilómetros, emprendiendo las obras en Mayo del año siguiente; pero adquiridas más adelante las pertenencias del *Cuadro*, se proyectó un plano inclinado para salvar el gran desnivel entre ambas secciones, continuándose la segunda en otros 2,75 kilómetros. Promovióse en la misma época el ferrocarril de la Orconera á Luchana, de 14 kilómetros, con doble vía de $1^{m},00$ y un plano inclinado gigantesco, constituyéndose estas Compañías en su mayor parte con capitales extranjeros para las nuevas explotaciones mineras, y adquirió tan rápido vuelo la salida de la mena vizcaína,

que se proyectaron simutáneamente varios tranvías aéreos para comunicar algunas minas con los fondeaderos de la ría ó con las Estaciones de los ferrocarriles.

Pero obsérvese que si los fabricantes extranjeros acudían presurosos á buscar en Vizcaya la mena destinada á alimentar sus altos hornos, la primera línea férrea puesta en explotación para el arrastre de minerales se instaló por la Diputación vizcaína.

CAPÍTULO VII

EL FERROCARRIL DE TRIANO

(Continuación.)

De 1876 al 1.° de Noviembre de 1880.

La guerra civil, que por segunda vez estalló en las Provincias Vascongadas, desbarató muchos proyectos, entre otros uno muy beneficioso del fabricante alemán Mr. Krupp, que había adquirido terrenos para un gran establecimiento metalúrgico en la confluencia de los ríos Cadagua y Nervión.

Se reanudó el tráfico en el ferrocarril de Triano el 14 de Febrero de 1876, y si anteriormente ocasionó tantas alarmas y quebraderos de cabeza á los Diputados vizcaínos, la concurrencia suscitada por las nuevas Empresas constituídas por varios de los primeros industriales de Europa, obligaba á prestar grandísima atención á la mejora de la vía férrea provincial.

Durante la larga suspensión ocasionada por la guerra se tramitó el proyecto estudiado para prolongar la línea desde Ortuella subiéndola al corazón de las minas; pero aunque se aprobó por Real orden dictada en 26 de Enero de 1876 el ramal propuesto por la Diputación, no se emprendieron desde luego los trabajos, por ser para ello necesaria la autorización de la Junta general tratándose de unas obras presupuestas en 7.929.875 reales, más

otros 3.493.000 de los embarcaderos proyectados en el río Galindo.

La Comisión de Caminos y Ferrocarril informó á la Asamblea de Guernica en 30 de Septiembre de 1876, que durante el tiempo transcurrido se había ocupado el Ingeniero Director en el estudio de un nuevo sistema de caminos aéreos para el arrastre del mineral á Ortuella. Penetrada la Junta de la necesidad de resolver con rapidez todo lo necesario á las ampliaciones requeridas por el ferrocarril de Triano, á fin de ponerlo en condiciones de competir con las otras vías mineras, facultó á la Diputación foral asociada del Regimiento general del Señorío «para que resuelva y contrate *la ejecución de todas las obras por importantes que sean concernientes á la línea de Triano;* para que adquiera todos los materiales necesarios á la mejor explotación; y, finalmente, para que por medio de empréstito ó cualquiera otra clase de contratación que halle menos gravosa, se proporcione todos los recursos necesarios para llenar estos fines». Acuerdo que merece grandes alabanzas por la entereza que revela, á la par de la confianza más completa en la buena gestión de los intereses del Señorío por su Gobierno foral.

Habíanse ensayado con buen éxito los tranvías colgados de los sistemas Hodgson y Bleichert; y al observar la regularidad con que funcionaban estos medios de transporte, la Junta permanente de caminos de Vizcaya sometió á la Diputación el pliego de condiciones para celebrar contratos entre la misma y los mineros, con objeto de establecer caminos colgados, planos inclinados ú otros sistemas mecánicos destinados á bajar los minerales desde el monte de Triano á la Estación de Ortuella.

Estos medios de transporte debían instalarse por cuenta y riesgo de los mineros que lo solicitasen, tenien-

do una capacidad mínima de arrastre de 300 toneladas diarias. La Diputación se encargaba de hacer las expropiaciones necesarias, de facilitar depósitos de 80 metros lineales de frente para cada tranvía, y señalaba en las bases las reglas concernientes al turno de los buques para el embarque en los cargaderos, tarifas de arrastre y algunos otros pormenores, todo lo cual se aprobó por la Corporación Provincial interina el 10 de Agosto de 1877.

Dictáronse las bases mencionadas con el propósito de estimular á la iniciativa privada para que coadyuvase á alimentar el ferrocarril provincial, pero demostró aquel acuerdo cierto encogimiento derivado, tal vez, del fracaso del plano inclinado, y fué origen de un semillero de quejas y disgustos por la preferencia en los turnos de embarque y la ventaja reservada en la tarifa de transporte á los mineros que costeasen las nuevas instalaciones. En realidad estaba obligada la Diputación á establecer por sí misma los medios de transporte entre Ortuella y las minas; y como el ferrocarril de Triano alcanzaba ya un éxito brillante, dejando en 1877 el beneficio neto de 787.092 pesetas, le sobraba crédito y recursos al Cuerpo Provincial para hacer aquellas modestas ampliaciones sin ingerencias extrañas, atemperándose así á la amplia autorización concedida por las Juntas de 1876.

No se hizo esperar la construcción de dos tranvías colgados del sistema Hodgson para la mina *San Miguel* y del Bleichert-Bourson para la *Aurora*, destinados al servicio exclusivo de las mismas, cuyos planos sometió más adelante la Diputación al Ministro de Fomento, aun cuando se habían instalado por cuenta de los concesionarios, dictándose en 14 de Enero de 1879 la Real orden que le autorizaba para sustituir con estos tranvías la línea férrea proyectada entre Ortuella y el monte de

Triano. En 18 de Octubre inmediato se dictó otra resolución aún más amplia, facultando al concesionario para optar en el servicio de las diferentes minas por el sistema de arrastre más ventajoso en cada caso, y para reemplazarlo el día que así lo exigiera el aumento de los transportes.

El acrecentamiento del tráfico de la línea férrea hizo necesaria la ampliación de los embarcaderos de la ría, proyectándose al efecto dos nuevos en la vega del Desierto. La Diputación acordó en 20 de Junio de 1879 que se extendiese la escritura pública con la Compañía *Cantábrica*, dueña de aquellos terrenos, que pasaron después á ser propiedad del Sr. Marqués de Mudela.

El Cuerpo Provincial demostró gran empeño en mejorar su importante línea: reparó la vía, estableciendo varios apartaderos para facilitar la composición y descomposición de los trenes; se elevó la rasante en el Desierto á la par que los muelles, dando mayor altura á los *dropps*, construyéndose con entera independencia las obras de los nuevos cargaderos; se aumentó la dotación de material móvil, instalando en Ortuella un espacioso taller de reparaciones, y se logró acrecentar la potencia de arrastre hasta el punto de embarcar 106.233 toneladas durante el mes de Agosto de 1879.

En 14 de Noviembre del referido año solicitó D. Fernando Alonso de la Diputación que le cediese el plano automotor, abandonado desde su desgraciado ensayo, y el trozo de ferrocarril de la meseta superior. Ultimado el contrato con arreglo á las bases antes mencionadas, acudió el Cuerpo Provincial al Ministerio de Fomento pidiendo permiso para modificar el referido plano inclinado y habilitarlo, aprobándose el proyecto en 20 de Abril de 1880.

Mas esta clase de convenios dieron lugar á reclamaciones de algunos mineros, los cuales acudieron á la Diputación pidiendo se suspendiera el otorgamiento de las escrituras públicas con los concesionarios de los tranvías colgados autorizados anteriormente. Tratóse este asunto en sesión celebrada en 23 de Octubre de 1880, en la que se aprobó el informe de la Junta permanente de Caminos desestimándose la pretensión de los dueños de varias minas.

Resultaba de los antecedentes que la mayoría de los firmantes habían acudido á las reuniones celebradas para establecer los sistemas mecánicos destinados á alimentar la Estación de Ortuella; añadiendo el dictamen que, gracias á esos contratos, se había contrarrestado la competencia suscitada por las compañías que con sus vías férreas habían ganado el nivel de la cuenca de Triano, puesto que bastaban las instalaciones para bajar anualmente á los depósitos 550.000 toneladas; también se construyeron en el Desierto dos nuevos cargaderos capaces de embarcar esta misma cantidad. Proponía además un nuevo espigón en la margen del río Galindo, la doble vía entre la Estación del Desierto y el apartadero de Arcocha, y la compra de material móvil para atender debidamente á las crecientes necesidades del tráfico.

Aun antes de ejecutadas estas nuevas ampliaciones del ferrocarril de Triano, con el aumento de cargaderos en la ría de Bilbao, de depósitos en Ortuella y de los medios de transporte afluentes, se acrecentaron los arrastres y los beneficios, y, sobre todo, se preparó la línea para dar un salto rápido desde el ejercicio de 1880-81 en adelante.

Durante los cuatro años y tercio comprendidos entre el 14 de Febrero de 1876, en que se reanudó la explota-

ción después de la guerra, y el 30 de Junio de 1880 se transportaron, según lo demuestra el estado correspondiente, 2.162.428 toneladas, que produjeron la utilidad líquida de 2.745.849,92 pesetas, que unidas á las del primer período de 1865 á 1873, dan un total de 4.337.419,13 pesetas. Los gastos de establecimiento primitivos con todas las instalaciones posteriores para ampliar y perfeccionar tan poderoso instrumento de transporte ascendían á mediados de 1880 á la suma total de 3.885.029,82 pesetas, de modo que se había amortizado en tan corto plazo todo el capital invertido, quedando preparado el camino para constituir una gran fuente de ingresos del Cuerpo Provincial que había tenido la feliz inspiración de acometer la arriesgada empresa de construirlo.

Al cebo de tan excelente negocio se construyeron por Compañías, principalmente extranjeras, las tres vías férreas mencionadas del Regato, Galdames y la Orconera; y en 15 de Octubre de 1875 se pidió por D. Miguel Bourson otra nueva concesión desde las minas *Conchas* á la ría de Bilbao, paralela en gran parte de su recorrido al ferrocarril de Triano.

La Diputación, que nada había objetado á la apertura de las tres vías férreas mineras anteriores, á pesar de ser Empresas concurrentes, especialmente las de Galdames y la Orconera, que instalaron ramales ó apartaderos para servir las minas próximas á Ortuella, representó contra la línea proyectada por D. M. Bourson, en nombre de la Compañía Franco-belga, fundándose en que situaba sus cargaderos á menos de un kilómetro del desembarcadero, contraviniendo al privilegio señalado en la ley de concesión del ferrocarril de Triano.

Pasado el expediente á consulta del Consejo de Estado, informó que, al autorizar el ferrocarril de las minas

Conchas, pudiera consignarse la condición de que «sólo podrían transportarse los minerales procedentes de las mismas, á fin de que en ningún caso pueda temerse la infracción del derecho alegado por la Diputación de Vizcaya», y el Ministro, conformándose con el dictamen, resolvió el asunto por Real orden de 16 de Febrero de 1877. Consideraba el concesionario del ferrocarril de Triano salvados sus derechos con tan explícita declaración, y la Compañía Franco-belga construyó su línea sin nuevos obstáculos suscitados por el Cuerpo Provincial.

Los tres bienios de 1880 á 1886.

Iba aumentando en tales términos la demanda de los ricos minerales vizcaínos, que á pesar del establecimiento de cuatro ferrocarriles destinados exclusivamente á su transporte, y de algunos tranvías colgados que desembocaban directamente en los fondeaderos del puerto, sufrían demoras los vapores y la Diputación tenía que esforzarse en activar todo lo posible los arrastres.

Durante los años 1881 y 82 se construyeron en Ortuella nuevos depósitos y tranvías aéreos, otorgándose en 16 de Diciembre de 1882 entre la Corporación Provincial y D. José Martínez de las Rivas, como apoderado del Sr. Marqués de Mudela, una escritura de cesión de terreno y convenio para la construcción de dos embarcaderos y dos dársenas en la vega del Desierto, propiedad del Marqués, con un ramal y las vías necesarias al servicio de aquéllos. En este documento público quedaron refundidos los derechos y obligaciones derivados de la escritura firmada en 12 de Julio de 1879 entre la Diputación y la Sociedad *Cantábrica.*

Para cumplir lo estipulado, construyó la Diputación á sus espensas las obras proyectadas; pero como éstas formaban parte—en lo que afectaba al dominio público—de una concesión obtenida del Gobierno por aquella Compañía para ejecutar un grandioso plan de conjunto, cuando el Marqués de Mudela, sucesor de la *Cantábrica*, y la Diputación solicitaron la reforma del estudio primitivo, pidiendo la transferencia á favor de esta entidad, del trozo de muelle afecto al servicio de la línea de Triano, el Ministerio de Fomento denegó la solicitud por Real orden de 18 de Octubre de 1884.

Se creó, por tanto, respecto de la Estación de embarque de la ría, otro estado de cosas tan anormal como el de los ramales de Triano, derivado también de la falta de independencia con que se movía el Cuerpo Provincial al costear unas obras tan importantes en la ría de Bilbao que aparecían concedidas al Marqués de Mudela é involucradas con las obligaciones contraídas para la realización de un proyecto magno y fantástico en su extensa propiedad.

El transporte de la línea férrea durante el ejercicio de 1880-81 duplicó al realizado dos años antes, elevándose los arrastres á la importante cantidad de 1.081.914 toneladas de mineral, que produjeron, después de deducidos todos los gastos de explotación, el beneficio líquido de 1.358.213,81 pesetas. El negocio resultaba, por tanto, excepcionalmente brillante y afortunado, desmintiendo la abrumadora elocuencia de las cifras el aserto de que las Corporaciones administrativas carecen de capacidad para el buen manejo de empresas industriales.

Pero al lado de las ventajas alcanzadas en favor del País y de tan palpables bienandanzas, no faltaban contrariedades para los Diputados provinciales. La Memo-

ria de la Comisión permanente, leída en sesión celebrada en 5 de Noviembre de 1884, consignaba que los contratos celebrados para explotar los tranvías aéreos daban lugar con frecuencia á algunas diferencias, que si bien se zanjaron hasta entonces por medios armoniosos, «pueden dar lugar á cuestiones graves y de consecuencias en el porvenir».

En efecto, esos convenios mediante los cuales la Diputación cedió á la iniciativa privada las vías afluentes, limitándose á expropiar los terrenos necesarios, originaron celos y reclamaciones de los mineros que se consideraban postergados. Quejábanse: 1.°, del recargo de la tarifa en el ferrocarril de Triano, cuando el arrastre á los depósitos se hacía en carros; 2.°, de la preferencia en el turno para la carga á bordo del mineral transportado á Ortuella por medios mecánicos; y 3.°, del compromiso adquirido por la Diputación de abonar estadias si no embarcaba en sus *dropps* un mínimo de 600 toneladas diarias á cada concesionario.

Con tales privilegios se instalaron nuevos tranvías colgados desde las minas á Ortuella, y se habilitó el antiguo plano inclinado mediante el contrato celebrado con el Sr. Alonso, originando también el reparto de los depósitos nuevamente construídos otra causa de descontento. No faltaron destempladas censuras dirigidas en la prensa diaria y en folletos contra la Administración provincial, en las que se deslizaban amenazas de *caducidad* del ferrocarril de Triano, calificando de ilegal su estado y de supercherías las autorizaciones obtenidas á nombre de la Diputación para instalar los tranvías aéreos y el plano automotor.

La Compañía Franco-belga, concesionaria de la línea destinada al transporte exclusivo del mineral procedente

de las *Coñchas*, empezó á conducir el extraído en otras pertenencias; y como esto afectaba á los derechos del Cuerpo Provincial, acudió éste en 4 de Febrero de 1882 al Gobernador civil, entablando el correspondiente recurso gubernativo, que fué desestimado por el Ministro de Fomento en Real orden de 28 de Septiembre de 1883, después de consignar en su segundo considerando que «el privilegio concedido en la ley de 19 de Junio de 1859, respecto de la distancia de sus embarcaderos, no había podido ser derogado ni restringido».

De este modo se vulneraba por una simple Real orden un derecho reconocido en la ley de concesión; y á pesar de la manifestación explícita de la Compañía Franco-belga de «no tener otro ánimo que el de explotar las minas de su propiedad», comenzó á establecer túneles, vertederas y planos inclinados para transportar los productos de la *San Bernabé*, de la *Sol*, *Elena* y de varias demasías, esgrimiendo como arma para atacar las cláusulas de la concesión de la vía férrea de Triano, que no había cumplido las obligaciones señaladas en su texto. El Licenciado D. José Fernando González entabló en nombre de la Diputación la oportuna demanda ante el Consejo de Estado, que tampoco prosperó, sobreponiéndose los cuantiosos intereses privados, defendidos como tales con gran diligencia en la contienda contra la Administración provincial.

El embarque de los minerales vizcaínos adquirió proporciones fabulosas en este período, arrastrando el ferrocarril de Triano, durante los seis años y medio comprendidos entre el 1.º de Julio de 1880 y 31 de Diciembre de 1886, la enorme cantidad de 8.530.157 toneladas, con el rendimiento neto de 9.729.098,05 pesetas. Las obras de ampliación de la línea ascendieron durante este

lapso á 3.885.029,82 pesetas, que unidas á la cifra anterior de los gastos de establecimiento alcanzaba 6.266.119,35 pesetas, dándose el caso insólito de que en el período de veinte años se había amortizado todo el capital invertido, beneficiándose además la Provincia en la cuantiosa suma de 7.800.397,83 pesetas.

Pero las ambiciones desatadas con la prosperidad repentina acarreada por las explotaciones mineras atizaron el fuego de la discordia, originando numerosos litigios y cuestiones con la Diputación Provincial acerca de los arrastres de la Franco-belga, de los tranvías colgados de Ortuella, del turno en la carga de vapores, y los nuevos depósitos de mineral que dieron lugar á ruidosos ataques por su reparto y aún más por las condiciones de la adquisición de terrenos. Inició además la sucesión del Marqués de Mudela una serie de pleitos por el servicio de los cargaderos instalados en la vega del Desierto; y el afán de litigar se extendió aún á otros asuntos, acordando la Diputación Provincial llevar á los Tribunales á la Compañía del ferrocarril Central de Vizcaya, con motivo de las obras de la carretera en la Estación de Lemona.

Período de 1.° de Noviembre de 1886 á 1.° de Enero de 1891.

La nueva Corporación consagró á esta valiosa finca toda la solicitud que merecía. La actividad extraordinaria de las explotaciones mineras de Triano, la competencia de tres Compañías extranjeras que habían acudido con sus instalaciones hasta los criaderos para disputar el tráfico á la línea provincial, y los anuncios de agotamiento consignados por los Ingenieros del Estado obligaron á la Diputación á estudiar los medios para alimen-

tar el camino de hierro sin dejarlo expuesto á un rápido descenso en sus arrastres. Surgió entonces el proyecto de prolongarlo en seis kilómetros hasta Memerea para servir un importante grupo de minas de la Compañía *Triano-Ore*, enlazándolo al propio tiempo con el ferrocarril de Bilbao á Portugalete, con objeto de establecer el tráfico combinado, instalando el de viajeros en el ferrocarril provincial.

Para partir de una base segura se entablaron las negociaciones oportunas con la referida Sociedad inglesa, haciendo reconocer sus minas por reputados Ingenieros con objeto de cerciorarse de la cantidad y calidad del mineral de hierro en ellas contenida, y en sesión celebrada por la Diputación en 17 de Marzo de 1887 se aprobó el preámbulo y el articulado del proyecto de ley que había de presentarse á las Cortes. Se exponían las consideraciones que inducían á pedir la nueva concesión; se consignaba el gran aumento de vecindario y de transacciones en la comarca y la conveniencia de enlazar el ferrocarril de Triano con toda la red española de vía normal, sirviendo á las populosas barriadas de Pucheta, Las Carreras, El Campillo, Nocedal y Somorrostro.

Al redactar el proyecto de ley se tuvo sumo cuidado de hacerlo en términos que salvasen por completo la amenaza de *caducidad*, derivada del incumplimiento literal de la cláusula de la primitiva concesión, relativa al ramal de los montes de Triano. Siempre nos pareció pueril este temor, atribuyendo á argucias de letrados semejantes alarmas, por no poder ser más absurdo el cargo de deficiente é incompleta, dirigido precisamente á la vía férrea, que superaba considerablemente á todas las españolas en tráfico y en rendimiento por kilómetro. Excedió en 1882-83 de 400.000 pesetas anuales, siendo

diez veces mayor este producto que el de la principal arteria de Madrid á Hendaya.

No obstante, se puso á cubierto de las acechanzas de sus émulos, consignando en el art. 1.º de la ley: «Se autoriza á la Excma. Diputación Provincial de Vizcaya, concesionaria del ferrocarril de Triano, *construído y explotado con arreglo á la ley de 19 de Junio de 1859*, para que sin subvención del Estado prolongue la mencionada línea desde Ortuella al barrio de Memerea, término municipal de Abanto y Ciérvana.» Votada y promulgada la ley, quedó reconocido en tan solemne documento que el concesionario del ferrocarril de Triano *había cumplido las condiciones impuestas á D. Francisco Alberti*, y desde entonces quedaron acalladas las amenazas de incautación lanzadas en épocas anteriores.

El presupuesto de las obras de prolongación del ferrocarril de Triano ascendía á 1.493.447,33 pesetas; y antes de sacarlas á subasta se llevaron á cabo las negociaciones con la Compañía *Triano Ore*, á fin de estipular las obligaciones mutuas y asegurar el éxito del negocio. Señalado un plazo para que aquella Sociedad legalizase su situación, y después de cumplidos todos los requisitos indispensables con objeto de conseguir el arrastre exclusivo del mineral extraído de las minas *Julianita*, *Petronila*, *Confianza* y *Lorenza*, se aprobó definitivamente el contrato en sesión de 26 de Abril de 1888, rematándose las obras en el mes siguiente. El proyecto de la vía férrea se aprobó por Real orden de 6 de Junio del mismo año.

El estado anormal en que según se ha explicado se encontraba la Diputación respecto de los embarcaderos construídos en los terrenos de la vega del Desierto, originó varias diferencias, promoviendo pleito el Marqués de Mudela en 23 de Junio de 1886, en reclamación de

230.471,04 pesetas é intereses por razón de estadías, y de la rescisión del contrato con el pago de los daños y perjuicios.

Ofrecía este embrollado asunto todo el carácter de un semillero de litigios interminables; y deseosa la nueva Corporación Provincial de atajar tan peligroso camino, dedicóse con empeño á desembarazar de escollos los asuntos administrativos. Entabláronse al efecto las oportunas negociaciones entre las partes para procurar un armonioso acomodamiento, no sólo en el pleito pendiente de sentencia, sino en otras cuestiones más graves y trascendentales inherentes á la demanda de rescisión del contrato y á la transferencia de los muelles concedidos á la Sociedad *Cantábrica*, que rehuía el Sr. Martínez de las Rivas.

La gestión de un asunto tan complejo como delicado fué larga y laboriosa; pero la Diputación aprobó en 9 de Enero de 1889 las bases del arreglo definitivo de todas las diferencias. Se acordó, en primer término, legalizar de común acuerdo la situación, otorgando á favor del Cuerpo Provincial la escritura de transferencia de los muelles, terraplenes, embarcaderos y dársenas, construídos por la misma, á fin de someterla al Ministerio de Fomento. Se concertaron minuciosas reglas relativas al uso de las dársenas y embarcaderos, accediendo á rebajar la tarifa de arrastre desde la Estación de Arcocha—situada en el centro de la línea—en 0,25 pesetas por tonelada, pero con la cláusula de que no podrían transportarse los minerales procedentes de la *Mora*, *Amistosa* y *Unión* por ninguna otra vía más que la de Triano, obligándose al efecto el Sr. Martínez de las Rivas á responder de que los dueños de las minas ó los que le sucedan no utilizaran otro medio de transporte que la línea de la Diputación.

Con estas condiciones y otras de menor importancia se orillaron todas las dificultades, asegurando para bastantes años el codiciado y disputado arrastre de minerales y desvaneciendo las sombras que amenazaban seriamente el porvenir del ferrocarril provincial.

En sesión celebrada en 2 de Julio de 1889 se aprobaron las bases para el contrato de relaciones entre la Diputación vizcaína, como concesionaria del ferrocarril de Triano, y la Compañía del ferrocarril de Bilbao á Portugalete, con objeto de empalmar ambas líneas en la margen izquierda del Galindo, y concertar el aprovechamiento común de la Estación del Desierto en el servicio combinado de viajeros y mercancías. Se formularon los reglamentos y tarifas para habilitar la línea de Triano al nuevo servicio; y después de examinadas las obras del trozo comprendido entre el Desierto y Ortuella por la División de ferrocarriles, se abrió al tránsito público de viajeros y mercancías de todas clases en 14 de Diciembre de 1889 esta línea, que durante veinticuatro años se había dedicado al tráfico exclusivo de minerales; y terminada la nueva construcción del trozo de seis kilómetros, comprendido entre Ortuella y Memerea, quedó inaugurado en 26 de Julio de 1890.

Desde Diciembre de 1888 se inició en el seno de la Diputación Provincial la idea de realizar otro nuevo trozo, prolongando la vía férrea desde Memerea hacia Sopuerta ó Arcentales, con objeto de hacer tributarios de la línea de Triano otros grupos de minas. Se convocó al efecto á una reunión á los principales concesionarios, pero resultaron infructuosas las gestiones de la Comisión designada para obtener el asentimiento de aquéllos por su resistencia á adquirir por el momento compromisos en el servicio de arrastre. Mas el asunto revestía tal

importancia, que habiéndose hecho algunas indicaciones acerca del deseo de los mineros de reanudar las negociaciones, se trató de nuevo del asunto en sesión de 4 de Noviembre de 1890, acordándose en vista de ello y de los estudios que se hacían para unir aquellas minas con el puerto de Castro, que se renovasen las gestiones con los dueños de la cuenca de Sopuerta.

Los cincuenta meses á que se refiere esta reseña constituyeron el período álgido de los rendimientos del ferrocarril provincial. La estadística de los cuatro años económicos de 1886-87 á 1889-90 acusa el transporte de 5.885.607 toneladas de mineral, ó sean 1.471.402 anuales ó 4.031 diarias; y deducidos de los productos los gastos de explotación, dejó á las Arcas provinciales la considerable suma de 6.761.283,18 pesetas, ó sea el ingreso anual de 1.690.320,80 pesetas, aliviando á la Provincia tan pingüe rendimiento de no pocas cargas y contribuciones.

De 1.° de Enero de 1891 á 1.° de Julio de 1897.

En nuestro discurso de despedida, pronunciado en 29 de Diciembre de 1890, decíamos á los compañeros de Corporación: «Vizcaya debe gran parte de su bienestar á la línea férrea de Triano; y si la reciente prolongación á San Julián de Musques y el planteamiento del servicio de viajeros han mejorado su porvenir, es menester que no se omitan esfuerzos ni auxilios para salvar la laguna que la separa de la sección de Santander á Solares, evitando la postergación para cuando se extingan los minerales de la cuenca de Triano.»

En sesión de 12 de Marzo de 1891 se presentó una proposición en igual sentido, llamando la atención del

peligro que corría la línea provincial con la de Castro Urdiales á las minas de Alén en Arcentales, que estaba ya construyéndose, y con la proyectada de Zalla á Solares por Arcentales, añadiendo el Diputado D. Cosme Palacio «día llegará en que, agotadas las ricas minas que hoy alimentan la vida próspera del ferrocarril de Triano, se convierta esta vida en verdadera muerte, y el recurso principal de la Provincia venga á ser mañana pesada carga». En consecuencia, se aconsejaba el ofrecimiento de una subvención no reintegrable de 50.000 pesetas por kilómetro de vía ancha ó de 25.000 con vía estrecha, en su recorrido dentro de Vizcaya; pero no prosperó el pensamiento, lamentándose su autor dos años después de que no se había emitido el correspondiente informe acerca de su propuesta.

Aprobó la Corporación, en 24 de Septiembre del citado año, las bases de un convenio con D. Manuel de Allende y Villares, para el transporte de mineral de la *Demasía San Antonio* á los depósitos de Ortuella, según las cuales debía construir la Diputación el tranvía colgado, estableciéndose por cuenta del referido minero el depósito, un túnel revestido, la planchada de descarga de los baldes y sus accesorios, y una vez terminadas las obras se inauguró á la explotación en Mayo de 1892. En 22 de Julio inmediato se acordó construir otro depósito contiguo á la Estación de Musques para servicio de la mina *Isabela* y de algunas otras.

En la Memoria que acompañó al Presupuesto anual de gastos del ferrocarril de Triano, insistía la Comisión especial el 19 de Octubre en la conveniencia de «prolongarlo en una ú otra forma para atraer minerales, viajeros y mercancías que otros pudieran adquirir con grave perjuicio de los intereses de la Provincia».

Durante el bienio de 1892-94 se suscitó de nuevo el debate sobre este mismo asunto en Marzo de 1893, con motivo de la constitución de la Compañía del ferrocarril de Zalla á Solares, acordándose en 28 de Abril inmediato que se propusiera á los representantes de la misma la reforma del trazado, á fin de que, prolongado el ferrocarril de Triano hasta Traslaviña, arrancase allí la línea de Solares, concediéndole en cambio un auxilio extraordinario de la Diputación.

Según la Memoria leída en sesión de 26 de Octubre de 1894, como resumen del bienio, no dieron resultado las negociaciones con la Compañía mencionada, «siendo necesario que la Corporación venidera se ocupe de este importantísimo asunto, si ha de darse mayor vida á esta fuente de ingresos y se ha de alejar el temor de llegar al extremo que no dé rendimientos».

En el citado período adquirió la provincia el tranvía de la mina *Aurora* á Ortuella; se transformó el cargadero núm. 1, que sólo servía antes para gabarrones en otro adecuado al embarque en vapores; se ejecutaron las obras de tablestacado y escollera entre los cargaderos número 6 y 7 y en la dársena de San Francisco; se construyó un nuevo depósito en Ortuella y varios apartaderos, vertederas y planchadas, así como un nuevo taller para vagones de acero, procurando mantener con vigor el importantísimo tráfico de la línea.

Habían decaído algo los arrastres del ferrocarril de Triano, aun cuando sin bajar en ningún ejercicio de un millón de toneladas de mineral, hasta que en el de 1895-96 tomaron nuevo vuelo acusado por el transporte de 1.655.215 toneladas, todo lo cual exigía la ejecución constante de ciertas obras de ampliación. No por esto subía de un modo sensible la cuenta de gastos de esta-

blecimiento, á pesar de la prolongación realizada de 1888 á 1890 del trozo de Ortuella á Memerea, que quedó bien pronto amortizado casi por completo, así como otras ampliaciones del camino, lográndose tan favorable resultado, destinando anualmente sumas cuantiosas á castigar la cuenta de construcción, como puede juzgarse por los datos siguientes:

FECHAS	Gastos de establecimiento. — Pesetas.
En 31 de Diciembre de 1886.....	6.266.119,35
En íd. íd. de 1890.....	6.311.910,09
En 30 de Junio de 1893.....	6.650.960,66
En íd. íd. de 1895.....	6.732.868,84
En íd. íd. de 1897.....	5.890.757

Durante los seis ejercicios de 1891-92 á 1896-97 se transportaron 8.471.074 toneladas de mineral, y agregando los productos del tráfico de viajeros y mercancías dejó el rendimiento líquido de 9.198.195,81 pesetas, ó sea el promedio anual de 1.533.032,50.

Nuevo proyecto de prolongación de la línea de Triano.

Desde que en 1891 se trató en el Cuerpo Provincial del peligro que le amenazaba con las vías férreas proyectadas para conducir los minerales vizcaínos de Arcentales y Sopuerta al puerto de Castro Urdiales, privándole además de viajeros y mercancías el ferrocarril ya iniciado de Zalla á Solares, no se encuentran nuevas noticias de tan importante asunto en los libros de sesiones.

No obstante, se había puesto en explotación la vía férrea de las minas de Alén (Arcentales) á Castro; estaban adelantadas las obras de Traslaviña al mismo puerto y concedida la prolongación á Memerea, estudiándose también el ramal de enlace entre el ferrocarril de Zalla á Solares-Bilbao á Santander.

Ante este verdadero bloqueo del ferrocarril de Triano hubo de ocuparse la Diputación de un asunto tan vital; y en la Memoria correspondiente al bienio de 1894-96, presentada en sesión del 11 de Noviembre de 1896, se dió cuenta de lo actuado en estos términos:

«Con el deseo de prolongar la vida y dar mayor actividad á la explotación del ferrocarril de Triano, cuyos importantes rendimientos constituyen uno de los más saneados recursos con que cuenta la Provincia, y visto el infructuoso resultado de las gestiones hechas cerca de la Compañía de Santander á Bilbao para que enlazara su línea con la de Triano, se pensó en prolongar este ferrocarril en unos 13 kilómetros, hasta el pie del coto minero del Alén, para recoger los productos de las importantes minas de Sopuerta y Arcentales, y extender también el servicio de viajeros y mercancías generales á esta parte de Vizcaya.»

«Con este objeto se comisionó al ilustrado Ingeniero Jefe de Minas, D. Ramón Adán de Yarza, el estudio de los cotos mineros de Sopuerta y Alén, y se encargó al Director de la línea, que con auxilio del personal necesario, estudiara y formulara un proyecto de prolongación suficientemente detallado para poder solicitar la ley de concesión.»

«Hecho el proyecto, fijadas las tarifas de transporte reducidas hasta el límite que permitiera el gran coste de la obra y la cantidad de mineral, redactadas las condicio-

nes, base de las contratas de arrastre que se establecieran con los dueños de las minas, se convocó á estos dueños haciéndoles la proposición de transporte, y rogándoles su contestación, para en el caso de avenencia elevar el asunto á la Diputación y tratar de obtener la concesión, llevando á la práctica el proyecto.»

«Parte de los mineros de Sopuerta admitieron la oferta y hasta señalaron un mínimum de toneladas anuales; otros expusieron tener ya compromisos adquiridos con la Compañía de Galdames; y otros, entre los cuales se hallaban los más importantes del Alén, indicaron que la Compañía formada para construir un ferrocarril desde Castro por Sopuerta á Memerea y Arcentales, les había hecho mejores proposiciones, pretendiendo se les redujeran las tarifas á un extremo inadmisible. Se hicieron, en vista de estas contestaciones, nuevas gestiones, pero nada se consiguió, y hubieron de suspenderse en tal estado las negociaciones.»

No conocemos más pormenores del asunto que los consignados en estos documentos públicos. De ellos se deduce que varios mineros quisieron comprometerse con la Diputación para ser tributarios de la línea provincial prolongada á Sopuerta, y que otros exigían una rebaja en las tarifas proyectadas. Estos datos no son á la verdad suficientes para formar juicio exacto del asunto; pero como el ferrocarril de Triano va á estar cercado por cuatro Compañías dispuestas á privarle del tráfico de aquellas cuencas mineras ya explotadas en parte por las de Galdames á Sestao y de Alén á Castro, arrebatándole también los viajeros de aquel puerto y Sopuerta, la historia gloriosa del ferrocarril de Triano exige que se despliegue toda la entereza necesaria para no sucumbir en la porfía sin lucha ni defensa.

Cuando pidió Alberti la concesión primitiva, se la disputó el Señorío con infatigable empeño; y convenida la transferencia después de rudas batallas, no vaciló en comprometer sus entonces modestos recursos en la construcción del ferrocarril, aun no contando con ningún contrato de arrastres para garantizar el interés de los gastos de establecimiento. Al arreciar en 1876 la competencia suscitada por el interés privado, las Juntas de Guernica concedieron carta blanca á la Diputación para realizar toda clase de obras *por importantes que sean.*

En 1887 se pidió á las Cortes la concesión del trozo de Ortuella á San Julián de Musques, mucho antes de concertar los convenios con los principales mineros de la zona, y consideramos transcendental para el porvenir de Vizcaya el empleo de la mayor actividad y decisión para ponerse en condiciones de lucha contra las Empresas rivales.

En primer lugar, las tarifas actuales son *enormes;* y si bien se ha hecho perfectamente en sostenerlas mientras se ha podido, cabe tratar de la rebaja del tipo de percepción por kilómetro, á fin de absorber el tráfico de las nuevas cuencas mineras, para que sustituyan á las expuestas á una extinción próxima. En segundo lugar, si el proyecto estudiado con vía normal y curvas amplias resulta demasiado caro, podría sustituirse por otro más barato, adoptando curvas de menor radio y una marcha de los trenes más lenta. Si todavía hubiese temores de que no correspondiesen los resultados á los gastos de prolongación de la línea, se podría hacerla de vía estrecha y económica, con el conveniente trasbordo, como hace la Compañía de la Orconera con todos los vagones que recorren la meseta superior de su gran plano inclinado.

El ferrocarril de Triano ha constituído para Vizcaya un negocio fabuloso. Desde el 26 de Junio de 1865, en que se inauguró, hasta el 30 de Junio de 1897, ha transportado, según lo demuestra el estado que acompaña, 25.329.589 toneladas de mineral, que unidas al modesto contingente de viajeros y mercancías generales, han dado á las Arcas provinciales *el beneficio neto de 28.717.547,16 pesetas*(1); y aun deducidas los 5.890.757 de gastos de establecimiento, queda una ganancia líquida de 22.826.790,16 pesetas.

Será muy raro en la historia de los ferrocarriles extranjeros un ejemplo de fortuna tan espléndida, y ofrecerá seguramente un caso único de Corporación administrativa que haya alcanzado ganancias tan estupendas. Estas se han repartido en beneficio del País, aliviándole en sus contribuciones, y tal desahogo ha permitido la construcción de la extensa red de caminos provinciales y vecinales anteriormente descrita, el auxilio á las numerosas Compañías de ferrocarriles destinadas al tránsito público en el territorio vizcaíno, á la construcción del gran puerto del Abra de Bilbao y de muelles en diferentes puntos del litoral, así como la mejora de otra clase de servicios públicos.

Pero téngase presente que los minerales de Triano se van agotando rápidamente por una extracción demasiado activa, y calcúlese el efecto desastroso que ha de producir en el Presupuesto provincial de ingresos la falta de millón y medio de pesetas que por término medio ingresan anualmente en Caja, después de cubiertos todos los gastos

(1) En el ejercicio de 1897-98—posterior al original de este escrito—ha arrastrado 1.588.662 toneladas de mineral, obteniendo el beneficio líquido de 1.476.865,71 pesetas, que unidas á los 28.717.547,16 anteriores, suman 30.194.412,87 pesetas.

de explotación. A evitar tan grave contratiempo ó á alejar y reducir sus consecuencias deben dirigirse muy principalmente los afanes de la Corporación vizcaína, porque *nobleza obliga;* y si el ferrocarril de Triano, tan pródigo en beneficios, nació en las rudas luchas de la competencia, ha de mantenerlas con vigor y perseverancia en lo porvenir, defendiendo tan valiosa finca conforme á sus viejas tradiciones. Así lo espera el País del celo nunca desmentido de los miembros de aquella ilustre Corporación y de los dignos Diputados que actualmente la constituyen. (1)

---

(1) El proyecto del ramal de Memerea á Sopuerta y Arcentales, estudiado por el Director de la línea de Triano, mide 12.110 metros de longitud, ascendiendo el presupuesto de contrata de las obras, con vía normal, á la suma de 1.756.934 pesetas.

Resultados obtenidos en la explotación, por años naturales y económicos, desde su origen hasta el 30 de Junio de 1897.

AÑOS	Mineral de hierro transportado. — TONELADAS	PRODUCTOS — PTAS. CTS.	Gastos de explotación. — PTAS. CTS.	Exceso de los productos sobre los gastos. PTAS. CTS.
1865 desde el 26 de Junio	10.845	23.720,28	16.232,89	7.487,39
1866	32.187	68.803,39	35.013,84	33.789,55
1867	64.679	128.769	51.792,46	76.976,54
1868	96.253	183.094	68.999,90	114.094,10
1869	118.086	228.972	86.750,82	142.221,18
1870	167.080	321.555,64	114.615,05	206.940,59
1871	257.580	491.998,67	172.199,70	319.798,97
1872	363.713	695.510,69	283.351,28	412.159,41
1873 hasta 16 de Agosto	255.668	514.802,93	256.701,45	258.101,48
1874 y 1875 suspendida la circulación por causa de la guerra	»	»	»	»
1876 desde 14 de Febrero	312.654,805	826.827,59	464.192,65	362.634,94
1877	524.297,700	1.217.276,41	430.184,01	787.092,40
1878	484.181,900	1.125.376,56	497.517,39	627.859,17
1879	388.816,500	886.347,30	398.784,83	487.562,47
1880 (primer semestre)	452.537,500	1.002.645,63	521.944,69	480.700,94
1880-81	1.081.914,400	2.370.376,55	1.012.162,74	1.358.213,81
1881-82	1.372.408,400	2.930.292,80	1.243.276,28	1.687.086,52
1882-83	1.644.552,200	3.380.797,89	1.599.364,63	1.781.433,26
1883-84	1.355.274,800	2.673.555,52	1.248.270,89	1.425.284,63
1884-85	1.155.480,900	2.258.561,76	954.283,49	1.304.278,27
1885-86	1.319.951,800	2.571.088,80	1.063.652,64	1.507.436,16
1886-87	1.559.688,100	3.002.234,34	1.115.745,16	1.886.559,18
1887-88	1.477.263,913	2.828.185,17	1.082.290,04	1.743.892,13
1888-89	1.349.708,100	2.433.978,34	924.826,73	1.509.151,61
1889-90	1.498.947,200	2.712.052,76	1.090.372,50	1.621.680,26
1890-91	1.248.257,200	2.386.255,04	1.091.016,88	1.295.238,16
1891-92	1.034.939,460	2.000.773,44	911.290,53	1.089.482,91
1892-93	1.338.734,720	2.498.845,87	1.019.779,47	1.479.066,40
1893-94	1.398.090,520	2.621.641,64	1.092.248,70	1.529.392,94
1894-95	1.313.069,960	2.385.147,27	1.108.700,04	1.276.438,23
1895-96	1.655.215,580	3.149.321,66	1.265.828,10	1.883.493,56
1896-97	1.731.053,300	3.381.541,52	1.441.219,75	1.940.321,77
	25.329.589,658	49.916.948,94	21.199.401,78	28.717.547,16

CAPÍTULO VIII

RED DE FERROCARRILES DE VIZCAYA

Subvención concedida al Central de Bilbao á Durango.

No habiéndose realizado el primitivo proyecto de la línea del Norte que pasaba por Bilbao y el corazón del Señorío, cuando se construía la línea de Tudela á Bilbao, aprobó la Junta de Guernica en 19 de Julio de 1862 el informe de la Comisión de Caminos en los términos siguientes:

Se encargó á la Diputación, que poniéndose de acuerdo con la de Guipúzcoa, procediera á los estudios de un ferrocarril que, partiendo del punto más adecuado del camino de Tudela á Bilbao, se dirigiera á la Provincia hermana. Una vez aprobado el proyecto, debían adoptarse los medios convenientes para impulsar su realización, destinando al efecto el producto de los arbitrios creados en 14 de Julio de 1858 para la subvención del ferrocarril de Tudela á Bilbao,—que debían subsistir después de cubierta la suma concedida al mismo—distribuyendo como máximum el 57 % del rendimiento á construir el ferrocarril Central de Vizcaya y á otros que se proyectasen, y el resto á caminos ordinarios. Se facultó también á la Corporación foral para practicar los estudios convenientes; y si de ellos resultase la utilidad de ejecutar algún otro trayecto de ferrocarril ó de

tranvía, se procediera desde luego á adoptar los medios conducentes para instalarlo.

Inaugurada la explotación del ferrocarril de Tudela á Bilbao en 1863, no correspondieron los resultados—según se ha visto—al esfuerzo hecho para construir sus 249 kilómetros, originando la insuficiencia de los productos la suspensión de pagos de la Compañía. Hecho el arreglo con los acreedores, sólo se pudo atender en los años siguientes al pago del servicio de las obligaciones hipotecarias; y fué tan grande el desastre causado en Bilbao por la ruina de los accionistas, que se apagó durante un período bastante largo la antigua iniciativa y el espíritu emprendedor del País para este linaje de empresas.

No obstante, se había estudiado antes de la segunda guerra civil por la iniciativa particular el proyecto del ferrocarril Central de Vizcaya, que desde los Dos Caminos en la línea de Tudela se dirigía á Durango, pero aquella contienda detuvo su construcción. Una vez terminado tan calamitoso período, acordó la Junta de Vizcaya, congregada en Bilbao el 7 de Octubre de 1876, se autorizase á la Diputación para que, previo examen de los planos aprobados por la Superioridad y oyendo á la Junta permanente de Caminos y al Regimiento general,—si lo creyese necesario—apoyara dentro del acuerdo de 1862 y hasta donde razonablemente fuera posible, dada la situación económica del Señorío, á la Empresa del ferrocarril Central, á fin de impulsar la realización de este proyecto llamado á desenvolver en grande escala la riqueza pública del País.

Acudió el concesionario á la Diputación Provincial en 1878 en súplica de que determinase el importe de los auxilios que debían concederse á la línea con arreglo á

los acuerdos tomados por las Juntas generales, presentándose el informe en sesión de 3 de Enero de 1879.

Recordaba el dictamen, que la construcción de esta vía férrea había merecido el apoyo de las personas reflexivas, lamentándose de que el camino de hierro de Bilbao á Tudela no hubiera cruzado el valle del Ibaizábal empalmando con la línea del Norte en otro punto más adecuado que Miranda. Con el sacudimiento que trajo sobre el País la quiebra de aquella Compañía y la pérdida de tantas fortunas quedó el asunto relegado al olvido y fué preciso el transcurso del tiempo, el renacimiento del tráfico mercantil y los horizontes descubiertos en lontananza al término de la guerra para hacerlo revivir, planteándose de nuevo en la citada Asamblea de 1876.

El producto de los arbitrios creados para la subvención de 7.200.000 reales concedidos á la Compañía de Tudela á Bilbao, acusaba en la liquidación practicada en Mayo de 1868, después del pago total de aquella importante suma, una existencia de 3.000.000 de reales por el 57 °/₀ destinado á las subvenciones de ferrocarriles, y la Diputación aprobó en la citada fecha las bases relativas al auxilio para el ferrocarril Central de Vizcaya.

Se comprometía á entregar al concesionario de la línea, á fin de que pudiera constituir la Empresa, la cantidad de 625.000 pesetas en esta forma: «1.°, 250.000 reintegrables cuando el capital invertido hasta el momento de la explotación produzca más de 6 °/₀, para cuyo reintegro llevará la Compañía cuenta separada de intereses del capital invertido, cuyo excedente del 6 °/₀ se considerará como tal reintegro después que sean cubiertos los intereses corrientes al 5 °/₀ que produzca la línea sobre el capital invertido; 2.°, 375.0000 pesetas para que la Empresa constituída entregue á la Dipu-

tación su equivalente en acciones que emita, cuyas acciones tendrán el derecho de amortización cuando el capital invertido haya cubierto el 5 °/₀ desde el comienzo de la explotación de la vía. La Empresa por su parte podrá si le conviene amortizar dichas acciones antes de que produzca el 5 °/₀ estipulado.»

Este acuerdo constituía una subvención importante para el ferrocarril de Bilbao á Durango, pero las bases mencionadas adolecían de bastante confusión para llevarlas á la práctica; y habiendo acudido el concesionario pidiendo aclaraciones, resolvió el Cuerpo Provincial su instancia en 3 de Septiembre de 1880, dando nueva forma á las cláusulas mencionadas, á pesar de lo cual se resentían de cierta falta de precisión por el procedimiento adoptado en este auxilio.

Líneas de Bilbao á Portugalete y de Bilbao á Las Arenas. Reforma introducida en la subvención prometida á la de Durango.

El concesionario de la vía férrea de Ripa á Portugalete había acudido á la Diputación Provincial en demanda de ayuda; y habiendo entablado un recurso de queja, contra la subvención otorgada al ferrocarril Central de Vizcaya, recayó en 20 de Marzo de 1880 la Real orden expedida por la Presidencia del Consejo de Ministros. Al examinarla en sesión celebrada en 1.° de Junio, se consignó que venía á causar una novedad inesperada y sorprendente, coartando las atribuciones y prerrogativas que había venido ejerciendo la Corporación como única Autoridad competente para ejecutar los acuerdos de las Juntas generales, sin intervención ninguna del Gobernador civil de la Provincia, ni ingerencias que limitasen la

autonomía administrativa de las Diputaciones Vascongadas.

En 2 de Junio de 1880 informó la Comisión de Hacienda al Cuerpo Provincial acerca de la subvención al ferrocarril de Ripa (Bilbao) á Portugalete, manifestando que el 57 °/₀ de los arbitrios votados por las Juntas generales de Guernica para auxiliar al Central de Vizcaya y otros análogos que se proyectaran, había producido hasta entonces 3.700.000 reales, equivalentes á 925.000 pesetas. Por acuerdos anteriores se habían destinado 250.000 de subvención y 375.000 pesetas en acciones para impulsar aquella línea, proponiendo se otorgasen en la misma forma las 320.000 pesetas restantes á la de Ripa á Portugalete, repartiéndolas proporcionalmente en ambos conceptos.

Este asunto originó ruidosas cuestiones, hasta que por Real orden dictada en 14 de Noviembre de 1882 se aprobó la distribución entre ambas Sociedades acordada por el Cuerpo Provincial de las mencionadas 925.000 pesetas.

Promovida la construcción del ferrocarril de Bilbao á Las Arenas, adoptó la Diputación otras bases completamente distintas al concederle la subvención. Esta consistía en 125.000 pesetas, que debían entregarse 25.000 cuando constituída la Compañía comenzasen los trabajos de construcción, y 25.000 pesetas anuales en los cuatro primeros años de su explotación, recibiendo en cambio obligaciones nominativas sin interés reintegrables si los productos excediesen del 6 °/₀ de la cifra del Presupuesto. La amortización se verificaría proporcionalmente al capital de las obligaciones de primera hipoteca de dicha Compañía.

Abierta al tránsito público en el año 1882 la línea de Bilbao á Durango, surgieron algunas diferencias entre

la Compañía y la Diputación, acerca de la entrega de los auxilios prometidos; y como el buen éxito económico de esta vía férrea desvirtuaba en cierto modo su eficacia por el carácter reintegrable atribuído á la subvención, se trató de sustituir los primitivos auxilios por nuevas bases acordadas en sesión del 20 de Junio de 1883.

Se concedió á la Compañía por todo auxilio la suma de 200.000 pesetas, reintegrables en veinte anualidades de 10.000 pesetas cada una. Extendió al efecto 20 pagarés escriturarios de esta cantidad con vencimientos escalonados, adquiriendo el compromiso de satisfacerlos «siempre que los productos de la línea excedan de los intereses al 5 % que devengan los 2.000.000 de pesetas de las obligaciones emitidas, y no podrá repartir ningún dividendo á los accionistas sin que haya pagado en sus respectivos plazos los pagarés mencionados». Se establecieron otras reglas para el caso de que no alcanzasen en algunos años los productos del camino á cubrir los intereses de las obligaciones, adoptando la computación con los rendimientos de los años sucesivos.

Productos obtenidos en la explotación de estas líneas.

Ya se ha consignado que después del ferrocarril minero de Triano se instalaron por Sociedades extranjeras las líneas de Galdames, la Orconera, Sociedad Franco-belga y del Regato, cuyos pormenores técnicos, así como los datos concernientes al tráfico durante los primeros años de su explotación, pueden consultarse en nuestra obra titulada *Ferrocarriles de Vía ancha y de Vía estrecha.* (1)

(1) Capítulo I. Artículo IX.

A raíz del término de la guerra se construyó el tranvía de Bilbao á Las Arenas, inaugurándolo á la explotación con motor de sangre en Septiembre de 1876. Aquel adelanto bastó para dar notable impulso al tráfico de viajeros entre la capital de Vizcaya y la orilla del mar, que antes se hacía con numerosos coches y vaporcitos. El éxito de esta línea de tranvía indujo á prolongarla hasta Algorta y á instalar en la margen izquierda otra de la misma índole por la carretera de Bilbao á Portugalete y Santurce, cuyo tranvía se abrió al servicio público en Mayo de 1882.

La vía férrea de Bilbao á Durango se proyectó de ancho normal, arrancando de la Estación de la Compañía del Norte, en la línea de Tudela á Bilbao, para utilizar al propio tiempo el trayecto de seis kilómetros comprendido hasta Dos Caminos; pero el concesionario D. Francisco N. de Igartua publicó en 1879 la *Memoria del trazado, construcción, movimiento, productos y presupuesto del Ferrocarril Central de Vizcaya*, según la cual, no se quiso hacer cargo la Compañía de los ferrocarriles del Norte de la explotación de la nueva línea, habiéndose acordado construirla con completa independencia, partiendo de Bilbao y adoptando la vía estrecha de un metro de latitud.

Terminadas las obras se inauguró al tránsito público el 1.º de Junio de 1882. Transportó en el año inmediato 289.992 viajeros, dando un producto bruto por kilómetro de pesetas 13.497; y con las prolongaciones posteriores á Guernica, Zumárraga y Deva, condujo en 1896 415.545 viajeros y tuvo el ingreso de 25.440 pesetas por kilómetro, repartiendo á los accionistas el elevado dividendo de 13 %.

Después de no pocas vicisitudes obtuvo D. Federico Solaegui la concesión del ferrocarril de Bilbao á Portu-

galete, cuyas obras se ejecutaron con latitud normal, y aun con la plataforma preparada para la instalación de la doble vía en el trayecto comprendido entre Ripa y Baracaldo.

Empezados los trabajos en 1885, se tropezó con grandes dificultades, derivadas de los defectos de nuestra ley de Expropiación forzosa, agravados en este caso por la carestía de los terrenos en la orilla de la ría á causa de los núcleos de edificación, las fábricas y ferrocarriles mineros cruzados por la línea. Abierta al servicio en 1888 transportó 1.546.376 viajeros y 69.127 toneladas de mercancías en 1889, con un rendimiento bruto por kilómetro de 42.800,51 pesetas, cifras que subieron en 1891 á 2.627.210 pasajeros, 194.451 toneladas y 82.112,80 pesetas por kilómetro, repartiendo el dividendo de 18 % á los accionistas. Desde aquel año empezó á declinar el tráfico de viajeros; pero como siguió aumentando la circulación de mercancías, alcanzó el ingreso máximo de 92.938,70 pesetas por kilómetro en el año 1894.

Los dos tranvías de motor de sangre instalados en las carreteras de ambas orillas de la ría se transformaron en eléctricos; y después de algunos ensayos infructuosos, los perfeccionamientos de este sistema de tracción permitieron que se estableciera una explotación activa, inaugurándose la línea de Bilbao á Santurce en 1.º de Febrero de 1896, la de Bilbao á Las Arenas en 10 de Noviembre del mismo año y en 16 de Marzo de 1897 la sección de Las Arenas á Algorta.

La competencia suscitada á las vías férreas contiguas por estos nuevos medios de locomoción, hizo descender en 1897 á 1.871.487 el número de viajeros transportados por el ferrocarril de Bilbao á Portugalete, subiendo en

cambio las mercancías á 392.969 con el producto de 76 565,15 por kilómetro.

El camino de hierro económico de Bilbao á Las Arenas construído con vía de un metro se inauguró al tránsito público en 1887. Creció paulatinamente el número de viajeros hasta el año 1893 en que llegó á 863.882 con un ingreso total por kilómetro de 18.974 pesetas, descendiendo desde que sufrió la ruda competencia de los tranvías eléctricos á 484.756 el número de pasajeros y á 13.236,59 pesetas el producto bruto por kilometro del año 1897; y como las tarifas de esta línea son bajas por efecto de la competencia, no ha podido pagar ningún dividendo á las acciones en los once años que lleva de explotación. (1)

Se ha acrecentado en tales proporciones el movimiento entre Bilbao y el mar, que en el último ejercicio han transportado entre los dos ferrocarriles y los dos tranvías más de 5.000.000 de viajeros.

Nuevas bases para las subvenciones de la Diputación.

El buen resultado obtenido con la línea de Bilbao á Durango alentó de nuevo el espíritu de empresa, promoviéndose la construcción de otros ferrocarriles; y habiendo solicitado los auxilios correspondientes la Compañía constituída para abrir la vía férrea de Durango á Zumárraga, creyó conveniente la Comisión designada por el Cuerpo Provincial el estudio de ciertas reglas generales para impulsar la ejecución de una extensa red de caminos

(1) Apelando á un nuevo descenso en los precios de los billetes, ha logrado esta Compañía recuperar posteriormente el tráfico de viajeros que había perdido en 1897.

de hierro en el territorio vizcaíno, normalizando la concesión de auxilios.

Realmente no eran recomendables los acuerdos adoptados anteriormente, porque adolecían de cierta confusión y habían originado diferencias que exigieron la reforma completa de las cláusulas concernientes al ferrocarril de Bilbao á Durango. El dictamen aprobado en sesión de 13 de Mayo de 1866 contenía las bases siguientes:

«1.ª Siguiendo el acuerdo de la Diputación de 16 de Enero de 1884, precederá á toda subvención la declaración del Cuerpo Provincial de que el ferrocarril proyectado es de interés general para Vizcaya.»

«2.ª Las subvenciones tendrán el carácter de reintegrables en la forma que se establecerá más adelante.»

«3.ª Se basarán en la unidad kilométrica de recorrido dentro de la Provincia, pudiendo fijarse la cantidad de 10.000 pesetas por kilómetro para los ferrocarriles de vía ancha ó normal y de 7.500 pesetas para los de vía estrecha. Terminadas las obras en el mes siguiente al día en que se inaugure la explotación de cada línea, se medirá su recorrido por el Arquitecto provincial, quien redactará un informe relativo á su longitud, al cual se ajustará el cálculo de la cantidad que se le concede en concepto de subvención. No serán de abono los apartaderos y dobles vías.»

«4.ª Para solicitar la subvención, las Compañías deberán hallarse constituídas con un capital en acciones que represente por lo menos el 40 °/₀ del presupuesto aprobado. No se otorgarán los referidos auxilios hasta tanto que se hallen suscritas todas las acciones que representan el capital de la Compañía, á menos que las colocadas al solicitar la subvención representen el 40 °/₀

del presupuesto que se fija como mínimum en esta condición.»

«5.ª Las entregas de la subvención deberán hacerse en cuatro plazos y por cuartas partes: el 1.º, cuando constituída la Sociedad hayan desembolsado los accionistas el 25 °/₀ del importe nominal de sus acciones; el 2.º, 3.º y 4.º, al pagar sucesivamente otros dividendos iguales hasta completar el pago de la totalidad.»

«6.ª La subvención no devengará interés, pero su importe deberá reintegrarse en pagarés por valor de la cantidad recibida, cobrables en veinte anualidades, á contar desde el tercer año de la explotación de la línea.»

«7.ª La Diputación se reserva el derecho de descontar estos pagares en cualquier tiempo, siendo preferidas en tal caso las Sociedades que los hayan suscrito.»

«8.ª Las cantidades que se destinen á subvenciones no figurarán en los Presupuestos ordinarios de la Provincia, debiendo proveerse de los fondos necesarios por medio de operaciones de crédito ó descuento de los pagarés existentes en cartera. Al efecto, se formará en cada caso un Presupuesto extraordinario con los recursos expresados.»

Se presentó una enmienda al art. 3.º proponiendo que la subvención concedida ascendiese al 10 °/₀ del coste por kilómetro, regulado por el importe de las obras, según los contratos celebrados por las Compañías, á fin de que los auxilios dependiesen de las mayores ó menores dificultades de construcción, pero fué desechada, aprobándose el informe.

No hay duda de que con estas bases se consiguió normalizar la concesión de auxilios adoptando una pauta fija y reglas claras y de carácter general encaminadas á medir con criterio uniforme todas las líneas en proyecto.

Por otra parte, se limitaban los sacrificios de la Diputación á hacer préstamos reintegrables aunque sin interés; pero no debió prescindirse tan en absoluto de tener en cuenta el éxito de las empresas promovidas, porque el pago de las veinte anualidades resultaba muy fácil y llevadero para las líneas que desde el primer momento remuneraban á los accionistas, y en cambio, la carga era abrumadora en las Sociedades que sufrían grandes quebrantos, limitándose los productos á cubrir los gastos de explotación.

Con arreglo al referido acuerdo se concedió en sesión de 23 de Septiembre de 1886 á la Compañía del ferrocarril de Durango á Zumárraga el auxilio de 122.100 pesetas, acordándose en 9 de Diciembre inmediato la transferencia de 60.000 para la entrega de un libramiento de esta suma, aplazando la del resto hasta allegar los recursos necesarios, exigiendo además el cumplimiento de las obligaciones impuestas. La Diputación de Guipúzcoa aplicó á esta línea la regla adoptada en la Provincia hermana de suscribir en acciones el 10 °/₀ del presupuesto, lo cual constituía una ayuda mucho más eficaz, porque de este modo corría la subvención las contingencias del negocio, lo cual no sucedía en Vizcaya.

Período de 1886 á 1891.

Previa declaración de utilidad general del ferrocarril de Amorevieta á Guernica y Luno, se acordó en 28 de Abril de 1887 concederle la subvención de 107.635,50 pesetas, á razón de las 7.500 pesetas por kilómetro, correspondientes á las líneas de vía estrecha, con estricta sujeción á las bases generales.

Estas se revisaron en sesión de 21 de Junio del mismo año. La regla 6.ª aclaró para las líneas que saliesen fuera de la Provincia que se cobrarían los pagarés á contar desde el tercer año de concluído el trozo enclavado dentro de Vizcaya.

La aplicación de la 8.ª, relativa á la manera de allegar recursos para el pago de las subvenciones, había ofrecido algunas dificultades en la práctica y se modificó redactándola en estos términos:

«8.ª Al formarse los Presupuestos ordinarios de la Diputación, tendrá á la vista la Comisión de Hacienda las solicitudes de las Empresas de ferrocarriles que hayan obtenido la declaración de interés general á que se refiere la 1.ª de estas reglas y consignará la cantidad necesaria para subvencionarlas durante el ejercicio, siempre que no exceda la expresada suma de 100.000 pesetas, cifra máxima de la consignación anual. Para compensar esta partida en el Presupuesto de ingresos, se podrán proponer como tales los de la negociación de determinado número de pagarés procedentes de otros auxilios de igual naturaleza ó de la venta de acciones preferentes de la línea de Bilbao á Portugalete. Si al aprobar el Presupuesto adicional ó refundido resultasen excedentes después de consignadas las partidas previamente acordadas por la Diputación, se tendrán presente las solicitudes de las Compañías de ferrocarriles que hayan cumplido las condiciones necesarias para obtener las subvenciones, pudiendo consignarse en el capítulo correspondiente, si así lo estimara conveniente la Diputación, la suma necesaria de la que resulte disponible en cada ejercicio, evitando la emisión de empréstitos y la creación de recursos extraordinarios destinados á aquellos auxilios.»

Hubiera sido conveniente, á nuestro juicio, acometer entonces una reforma más radical de las reglas establecidas para la concesión de auxilios, en vez de limitarse á consignar estas disposiciones aclaratorias; pero sólo había transcurrido un año desde el acuerdo anterior, formando parte del Cuerpo Provincial la mitad de los Diputados de aquel bienio. Por otra parte, no es prudente ni discreto introducir frecuentes innovaciones en materias tan delicadas para huir cuidadosamente en todo aquello que en la gestión de los intereses públicos pudiera inducir á aplicar distinto rasero á las diferentes Sociedades constituídas con objeto de construir vías férreas en la Provincia, que acudían en demanda de ayuda á la Corporación.

En consecuencia de cuanto antecede, se concedieron en el bienio inmediato de 1888 á 90 las subvenciones calculadas á razón de 7.500 pesetas por kilómetro, y reintegrables en veinte años, á contar desde el tercero de la explotación, á los ferrocarriles de Zorroza á Valmaseda y de Bilbao á Lezama, que importaron respectivamente 209.155,73 pesetas y 103.642,50, declarándose además como de utilidad general la línea de Las Arenas á Plencia.

De Enero de 1891 á 1896.

En 22 de Enero de 1891 presentó D. Victoriano Gáldiz al Cuerpo Provincial una Moción encaminada á reformar las bases vigentes para los auxilios á las vías férreas.

La 3.ª, que establecía la subvención proporcional á la longitud de cada línea, resultaba perjudicial para las proyectadas en terrenos montuosos, y proponía se susti-

tuyera por el 10 °/₀ del presupuesto total dentro de la Provincia. La base 6.ª obligaba al reintegro del capital, á partir del tercer año desde el comienzo de la explotación, y consignaba con fundamento que esta prescripción no suponía el menor sacrificio para las vías férreas de gran movimiento y productos, siendo en cambio muy onerosa para las Empresas de escasos rendimientos, por lo cual proponía su reforma en estos términos: «La subvención será reintegrable cuando los accionistas hayan percibido el 4 °/₀ anual.»

No cabe duda que la tendencia de la reforma se inspiraba en razones sólidas; mas no aparece en los libros de sesiones el informe de la Comisión de Fomento acerca de tan importante asunto.

En sesión celebrada el 26 de Febrero de 1891 se discutió una solicitud presentada por el Director Gerente de la Compañía del ferrocarril de Bilbao á Portugalete, acompañando la liquidación de los beneficios obtenidos. Las 514 acciones suscritas por la Diputación estaban ya liberadas; y habiendo surgido algunas diferencias sobre la manera de interpretar las cláusulas bastante confusas de las primeras subvenciones, se acordó—como se había hecho para la Compañía de Bilbao á Durango—hacer extensiva la regla 6.ª de las bases generales para la devolución del anticipo reintegrable en veinte anualidades, extendiendo al efecto los pagarés correspondientes.

En 12 de Marzo del mismo año formuló D. Cosme Palacio la proposición—ya mencionada al tratar del ferrocarril de Triano—de conceder una subvención extraordinaria no reintegrable de 50.000 pesetas por kilómetro de recorrido dentro de Vizcaya, con vía normal, ó de 25.000 pesetas con vía estrecha, que asegurase

á la línea de la Diputación todo el tráfico con la provincia de Santander.

Con motivo de la construcción del ferrocarril de la Robla á Valmaseda, de corto recorrido dentro de la Provincia, se pretendió que por sus circunstancias excepcionales, basadas en el gran tráfico de combustible de la cuenca de León, debía concederse un auxilio extraordinario; pero discutido ampliamente el asunto en sesión de 15 de Mayo de 1891, se resolvió atenerse á las bases anteriormente establecidas.

El 18 de Diciembre del referido año se dió cuenta de otra Moción suscrita por el Presidente y dos Diputados é inspirada en igual sentido que las formuladas en el precedente período semestral, para variar las reglas concernientes á las subvenciones.

Manifestaba el preámbulo, que en los últimos doce años se habían construído 125 kilómetros de vías férreas, auxiliadas por la Corporación, aparte de las que se estaban ejecutando entonces, y de la línea de Tudela á Bilbao que recibió también gran ayuda del Señorío. Agregada esta red al ferrocarril de Triano, costeado por el mismo, y á los otros tres instalados por Compañías extranjeras para el arrastre de minerales, representaba un desarrollo extraordinario de tan perfeccionados medios de transporte; pero convenía formar para lo sucesivo un plan ordenado para completar la red, como sucedía con las carreteras y caminos vecinales.

En las conclusiones de la Moción se proponía: 1.° La formación de un plan de los ferrocarriles más útiles para servir los intereses generales de la Provincia. 2.° Estas vías férreas recibirían en concepto de subvención el 10 °/₀ del capital social de las respectivas Compañías concesionarias. 3.° No devengarían interés estos auxilios,

siendo reintegrables cuando el producto líquido de la explotación, sin deducir los intereses y amortización de las obligaciones del camino, alcance el 4 °/₀ del capital invertido.

De aquí se deduce que la idea de reformar por completo el sistema de subvenciones, había ganado mucho terreno en la Diputación; pero por una circunstancia extraña dormían en la cartera de Fomento esta clase de proyectos, no presentándose de nuevo con los dictámenes prescritos por el Reglamento de Sesiones á la deliberación de los Sres. Diputados.

Durante este bienio se concedió á la Compañía del ferrocarril de Las Arenas á Plencia la subvención de 100.338,75 pesetas, y de 119.910 á la de Luchana á Munguía.

Al tratar de los proyectos iniciados para prolongar el ferrocarril de Triano desde San Julián de Musques, hemos mencionado los recelos que se suscitaron en las sesiones celebradas por la Diputación en la primavera de 1893, al promoverse el ferrocarril de Zalla á Solares, acordándose en 28 de Abril proponer el empalme de la línea de Triano en Traslaviña y una subvención extraordinaria siempre que se desviase el trazado de la línea de Santander, llevándolo por aquel punto; entablándose al efecto gestiones que no dieron ningún resultado.

Publicada en la *Gaceta de Madrid* en 4 de Junio de 1894 la ley de concesión de aquella línea, se declaró de utilidad general en 18 de Diciembre inmediato; y en sesión celebrada en 12 de Marzo de 1895 se resolvió auxiliar su apertura con la suma de 225.043,72 pesetas, calculada á razón de 7.500 pesetas por kilómetro, conforme á las bases vigentes para las líneas de la Provincia.

Resumen de los ferrocarriles y tranvías construídos en Vizcaya.

Ancho de la vía.	Líneas de servicio general.	Longitud. — Metros.
Normal.	Tudela á Bilbao y ramal de Ripa (dentro de Vizcaya).....	26.704
»	Bilbao á Portugalete y ramales de Cantalojas y de empalme con el ferrocarril de Triano.....	14.950
»	Desierto á San Julián de Musques (Triano)	12.876
Un metro	Bilbao á Durango y ramal de Dos Caminos	34.107
»	Durango al límite de la Provincia	16.147
»	Bilbao á Las Arenas..... ...	11.461
»	Las Arenas á Plencia.....	14.221
»	Luchana á Munguía.....	16.248
»	Amorevieta á Guernica y Pedernales....	24.006
»	Bilbao á Lezama.	14.937
»	Zorroza á Valmaseda.....	27.863
»	Aranguren al límite de la Provincia en la vía férrea de Zalla á Solares..... .	30.005
»	Valmaseda al límite de Vizcaya en la de la Robla.....	3.785
»	Trozo de Bilbao á Zorroza..	5.546
	Total de las líneas de servicio general...	252.856

Segregadas de esta lista las cinco vías férreas, de cuyos ingresos se ha hecho mención especial, no han resultado productivas en relación de los capitales invertidos, excepción hecha de la línea de Zorroza á Valmaseda, que repartió buenos dividendos antes de su fusión con la de Bilbao á Santander. La de Amorevieta á Guernica y Pedernales ha pagado el servicio de sus obligaciones, dando además un interés módico al capital acciones.

Hay estudiados en Vizcaya otros proyectos de ferrocarriles de servicio general: el de Bilbao á Dos Caminos; de Lemona á Ceánuri, que se ha intentado prolongarlo á Vitoria; las prolongaciones á Bermeo desde Pedernales y de Munguía; la sección de Guernica á Lequeitio, además del antes mencionado de Memerea—Somorrostro á Sopuerta y Arcentales, que miden en junto unos 80 kilómetros.

Ancho de la vía.	Ferrocarriles mineros en explotación.	Longitud. — Metros.
Un metro	De la Orconera con sus ramales de Gallarta, la fábrica de Altos Hornos, planos inclinados y vías superiores.....	18.910
»	Del Regato. Línea principal, ramal á las Manuelas (vía de 0,75 y planos inclinados).....	12.228
»	Franco-belga. Línea principal, planos inclinados y vía del monte.....	8.495
1,15	Galdames. Línea principal.....	22.336
	Concesión de Alonso Millán. Vía principal, plano inclinado y ramal.....	3.700
1,00	Línea de Alén á Castro, en territorio de Vizcaya	4.000
1,00	De Traslaviña á Castro (en construcción muy adelantada). Mide dentro de Vizcaya, con el ramal de La Reineta á la línea de Santander y de Arenas á San Pedro de Galdames.	20.517
	Total de los ferrocarriles mineros... .	90.186
	Tranvías.	
1,365	De Bilbao á Algorta y de Bilbao á Santurce con motor eléctrico.	30.600
0,75	De Pedernales á Bermeo.....	5.140
0,75	Urbano de Bilbao.....	14.326
	Total de los tranvías.....	50.066

RESUMEN	Longitud. — Kilómts.
Ferrocarriles de servicio general	252,9
Id. mineros.....	90,2
Tanvías	50,0
Total de vías férreas y tranvías..	393,1

La extensión de la red vizcaína de ferrocarriles, comparada con la de toda la nación, aparece en el siguiente estado:

PAÍSES	Longitud. — Kilómetros.	Superficie — Miriámetros cuadrados.	Número de habitantes según el censo de 1887.	Kilómetros de ferrocarril por miriámetro cuadrado.	Kilómetros de ferrocarril por 1.000 habitantes.
España .	12.430	5.045.16	17.545.160	2,47	0,70
Vizcaya .	343	21,98	235.659	15,60	1,45

Que demuestra cuánto mejor servida de ferrocarriles está la Provincia que el promedio de la Península.

CAPÍTULO IX

JUICIO RELATIVO Á LA MOCIÓN PRESENTADA PARA LA COMPRA DE LOS FERROCARRILES VIZCAÍNOS

Reseña de su contenido.

El Diputado provincial D. Victoriano Gáldiz, que había formulado en 22 de Enero de 1891 una Moción para reformar las bases vigentes en materia de subvenciones, presentó en sesión celebrada el 6 de Noviembre de 1896 otra en sentido más radical.

Consignó en el preámbulo, que en las naciones más adelantadas de Europa son propiedad del Estado la mayor parte de las vías de comunicación: como los ferrocarriles, las carreteras, los canales y los puertos, así como las redes de telégrafos y aun las de teléfonos. Las vías férreas se construyeron, en general, por la iniciativa privada; pero comprendiendo los Gobiernos la trascendental influencia de tan poderosos instrumentos de transporte, tanto en la defensa del territorio contra las invasiones extranjeras, como en el fomento del tráfico comercial y en el desarrollo de la industria á favor de la aplicación de tarifas extremadamente bajas para el arrastre á largas distancias de las primeras materias de procedencia propia ó exótica, consideraron indispensable nacionalizar las redes de caminos de hierro, realizando este plan con gran perseverancia en la mayoría de las potencias del continente europeo.

Recordaba también que si en España pertenecen los ferrocarriles temporalmente—en general durante noventa y nueve años—á las Compañías concesionarias, han obtenido fuertes subvenciones del Estado y se formularon varios proyectos de ley para la construcción de la red de vías férreas secundarias mediante la garantía de interés ofrecida por el Estado.

Concretando á Vizcaya el examen, expuso el desinterés con que sus hijos habían invertido grandes capitales en ejecutar muchas líneas en su mayoría improductivas. Pero los repetidos fracasos económicos curaron la fiebre de los años anteriores, seguida de gran atonía, cuando quedaban todavía importantes comarcas de la Provincia privadas del progreso fabril y manufacturero que despierta en los Países de aptitud industrial el silbido de la locomotora.

Proponía, en resumen, que se procediera al estudio de los ferrocarriles radicantes en el territorio vizcaíno para procurar la compra de todos ó de algunos por la Diputación.

«De realizarse la adquisición, construirá la Provincia por su cuenta varias líneas nuevas, ofreciendo en caso contrario la garantía de 4 °/₀ al capital invertido, siempre que no exceda de 80.000 pesetas el coste por kilómetro, distribuyéndose el exceso de los rendimientos por partes iguales entre la Diputación y las Compañías concesionarias.»

«Si se logra que la Provincia adquiera la red de ferrocarriles, establecerá una sola tarifa de precios lo más reducida posible, sin que pueda nunca producir más que el rédito del capital invertido.»

Como aclaración se consignó que la proyectada fusión produciría la ventaja de reducir la cifra del servicio de

obligaciones mediante su conversión en títulos de menor interés por el crédito de la Corporación; el aumento en la recaudación de arbitrios provinciales y municipales, como lo demuestra la diferencia de ingresos por habitante entre las zonas industriales y las que no los son; por último, la fuerza moral que daría á la administración vizcaína ante el Poder central el planteamiento de este importante servicio.

Para formar juicio exacto de la Moción mencionada, hemos considerado conveniente el conocimiento de las tradiciones de Vizcaya, en materia de medios de transporte, con el objeto de analizar sus vicisitudes, examinando, si dentro de las sucesivas transformaciones del régimen de sus caminos antiguos y modernos cabe ó no la introducción de las innovaciones propuestas por el señor Gáldiz. Pero sus razonamientos, basados en los principios que rigen actualmente en la organización de las redes de los ferrocarriles europeos, exigen un análisis somero del asunto bajo este aspecto.

Naciones en donde prepondera la explotación por el Estado.

El gran economista Federico List, autor del *Sistema nacional*, fué á la par el que impulsó la futura prosperidad de Alemania, trabajando con ardor para la creación de la red de ferrocarriles y el establecimiento del *Zollvercin* aduanero.

No obstante, al mediar el siglo prevalecía en varias naciones la doctrina de que los medios de transporte constituyen una industria de carácter privado de la misma índole que las fábricas, las explotaciones mineras, los barcos de vela y de vapor, y las Empresas de diligencias.

Todas las vías férreas del reino de Prusia se habían construído hasta el año 1850 por Compañías y seguían explotándose por Sociedades. Pero había en las concesiones, nó sólo la cláusula de reversión al Estado, sino una tendencia encaminada á acelerarla por medio de numerosas causas consignadas para precipitar la caducidad.

El Estado auxilió á las Compañías desde un principio con la garantía de interés, y más adelante se interesó como accionista. Con el propósito de evitar una subida exagerada de los títulos emitidos por las Sociedades, estableció un impuesto progresivo sobre los dividendos. Al finalizar el año 1850 había en Prusia 1.200 kilómetros en explotación por seis Compañías; habiendo invertido el Estado 20.000.000 de francos en acciones y garantizado un capital de otros 129.000.000 al 3,50 °/₀ de interés.

Desde aquella época se emprendió con decisión la compra de los ferrocarriles, por entender que, desempeñando como los caminos ordinarios un papel importantísimo entre los servicios públicos, debían estar administrados por el Gobierno, evitando en beneficio del País el espíritu de lucro de las Empresas. Construyó por su cuenta algunas líneas, compró otras y obligó á la rescisión á las Compañías que no habían cumplido estrictamente las cláusulas de los pliegos de condiciones.

En 1858 explotaba el Estado 2.400 kilómetros; las guerras de 1866 con Austria-Hungría y de 1870-71 con Francia, le indujeron á extender la red. En 1875 acarició el Príncipe de Bismarck la idea de la adquisición por el nuevo Imperio de los ferrocarriles de los Estados confederados; pero encontró en Baviera, Sajonia y Wutemberg una resistencia que no pudo vencer, impulsando desde entonces la adquisición por el Estado prusiano de nuevas líneas pertenecientes á Compañías. En 1879 ex-

plotaba 9.000 kilómetros, ó sea próximamente la mitad de la red, y en 1895 28.000 kilómetros con inclusión de las instaladas en la Alsacia-Lorena.

En toda la Confederación de Alemania ha absorbido también la Administración pública los caminos de hierro, puesto que en 1.° de Mayo de 1896 pertenecían al Estado 42.331 kilómetros y solamente 4.571 á las Empresas particulares.

El ejemplo de Prusia, que desde sus victorias ejerce la hegemonía en Europa, cundió rápidamente á los imperios Austro-húngaro y Ruso, á Italia, Bélgica, Suecia y Noruega, y aun en la República Suiza se ocupan actualmente las Cámaras de la compra de la red de ferrocarriles que se someterá á un plebiscito; pero á fin de no dar excesiva extensión á esta reseña, omitiremos las vicisitudes que ha atravesado en aquellas naciones la adquisición por el Estado de las líneas férreas, por ser muy parecida su historia á la de la Confederación alemana.

Ha dado origen á grandes controversias en todos los parlamentos y en todos los Países el debate sobre las ventajas é inconvenientes de la explotación del Estado. La escuela economista ú ortodoxa fué radicalmente opuesta á la ingerencia de los Gobiernos, de las Provincias y de los Municipios, en la gestión de toda clase de empresas, citándose siempre el ejemplo de Ingleterra, en donde la vigorosa iniciativa privada acumuló los capitales necesarios para instalar sus magníficos ferrocarriles, arrostrando todos los riesgos inherentes al establecimiento de tan vastos negocios.

Pero sin entrar en este estudio que exige gran amplitud, abona la explotación por el Estado la circunstancia de haberla adoptado casi todas las naciones importantes del continente; y si en Inglaterra no ha ocurrido lo pro-

pio, se ha hecho, en cambio, propietario de la red de telégrafos y han construído los Gobiernos de la India y de otras colonias muchas vías férreas. Por otra parte, aun cuando en la metrópoli pertenecen los caminos de hierro á Empresas particulares, está demostrado que, á pesar de su ruda competencia, las tarifas inglesas son para el transporte de mercancías las más caras de Europa.

He aquí el resumen de la distribución de las redes de diversos Países.

Años.	NACIONES	Líneas del Estado. — Kilómetros.	DE COMPAÑÍAS Explotadas por el Estado — Kilómetros.	DE COMPAÑÍAS Explotadas por las Compañías. — Kilómetros	TOTAL — Kilómetros.
1896	Alemania.	42.331(1)	280	4.291	46.902
1895	Austria....	10.200	3.977	2.697	16.874
1895	Hungría..... ..	7.521	4.521	1.130	13.172
1895	Rusia...	21.766	»	13.550	35.316
1895	Id. en construcción	7.631	»	3.531	11.162
1895	Bélgica	3.278	»	1.280	4.558
1896	Suecia y Noruega.	3.269	»	6.486	9.755

Este cuadro demuestra la gran preponderancia adquirida en Europa por la explotación realizada por el Estado en los tres grandes imperios. Ocurre lo propio en Italia, ó sea en cuatro potencias de primer orden, siguiendo también el mismo rumbo varias naciones de menor importancia.

(1) La red del Estado comprende 12.343 kilómetros de líneas de interés local.

Régimen de los ferrocarriles franceses.

Desde la ley de 11 de Junio de 1842, que fué el primer paso dado en la nación vecina para constituir la red, se adoptó el principio de que el Estado debía costear la mayor parte de los gastos de establecimiento; los Municipios pagaban dos terceras partes del importe de las expropiaciones, y los concesionarios de las líneas suministraban la vía y el material móvil.

Había en 1848 3.500 kilómetros en explotación, que costaron 1.500.000.000 de francos, de los cuales sufragó el Tesoro francés dos terceras partes. El Imperio de Napoleón III estimuló las fusiones, constituyéndose las seis grandes Compañías con una extensión de 16.000 kilómetros; pero la crisis de 1857 quebrantó el crédito de las Sociedades y acudió en su auxilio el Estado, en los convenios hechos con las mismas en 1859, mediante el anticipo de las cantidades necesarias para el pago de los intereses y la amortización de sus obligaciones, asegurando al propio tiempo dividendos á sus accionistas. Cuando hubiese excedentes, se debían emplear en el reintegro de los capitales prestados por el Estado, recargados de un rédito de 4 %, pudiendo aumentar los beneficios de los accionistas después de la amortización de esta deuda.

Estableció el sistema de la garantía de interés, asegurada por el Estado para crear la nueva red, pagando los gastos de construcción con obligaciones que disfrutaban el 4 % de rédito y 0,665 % de amortización anual. El excedente de los rendimientos de las líneas primitivas se destinaba á disminuir el desembolso del Estado que con este mecanismo se constituyó en consocio de las Compañías, viéndose obligado á examinar en

todos sus detalles las cuentas anuales de la explotación de las vías férreas.

La ley de 1865 autorizó á los Consejos generales—Diputaciones Provinciales—de los departamentos para otorgar concesiones de líneas de interés local. Estas disfrutaron de algunas subvenciones; pero como no participaban de la garantía de interés, lo cual sucedió también con otras vías secundarias concedidas directamente por el Estado, resultó una masa de caminos de explotación ruinosa, que originó la compra de la llamada red nacional.

Se votó en 1879 el grandioso plan de obras públicas que lleva el nombre de su autor Mr. Freycinet, comprendiendo la construcción de 8.800 kilómetros de ferrocarriles. Según los nuevos convenios celebrados en 1883 con las Compañías, dió el Estado de nuevo la garantía de interés para la nueva red, pero con carácter de anticipo reintegrable al 4 %; en cambio, aquellas Sociedades se obligaron á contribuir con la suma de 25.000 francos por kilómetro para la vía, y otros 25.000 de material móvil; haciéndose cargo también de los déficit de la explotación, valuados desde 2.500 á 5.000 francos por kilómetro.

En la ley de Presupuestos del Estado se fija anualmente la partida concerniente á los gastos de nueva construcción de ferrocarriles. La garantía de interés exigió el desembolso de 93,84 millones de francos en 1892; subió á 106,26 en 1893 para bajar á 55,10 en 1896.

Las líneas extratégicas han costado 900.000.000 de francos y entran bajo el régimen de la garantía de interés, disminuyendo el rendimiento total de la red por no haberse ejecutado con miras comerciales ni de lucro.

La ley de 11 de Junio de 1880, relativa á los ferrocarriles de interés local y los tranvías (1), faculta al Estado á pagar la insuficiencia de los productos respecto de los gastos de explotación y el interés del capital invertido; pero debe obligarse la Diputación Provincial ó el Ayuntamiento á un desembolso igual ó mayor, no debiendo nunca exceder de 400.000 francos la subvención concedida por el Estado á cada departamento.

Durante el año 1895 se explotaron en Francia 3.506 kilómetros de ferrocarriles y tranvías provinciales sujetos á la garantía del Estado, que después de pagar los gastos sólo dejaron un beneficio neto de 834.000 francos, exigiendo del Erario una suma de 3.173.000.

En 31 de Diciembre del mismo año comprendía la red:

	Kilómetros.
Líneas concedidas á las Compañías.....	33.592
De propiedad del Estado.....	3.973
Ferrocarriles de interés local.....	3.871
TOTAL.....	41.436

De cuanto antecede se deduce, que las líneas que figuran á nombre de las Compañías están completamente supeditadas al Estado por un mecanismo bastante complicado. El capital acciones se reduce al emitido para la construcción de la antigua red, y por los convenios posteriores se han convertido en títulos de interés casi inalterable y garantizado, así como la masa de obliga-

(1) La jurisprudencia francesa llama tranvías á los ferrocarriles que aprovechan las carreteras en más de la mitad de su longitud.

ciones colocadas para los caminos más modernos, de modo que si no pertenecen todos los ferrocarriles al Estado les falta poco, á causa de la falta completa de independencia de las Compañías.

Auxilios concedidos por las Diputaciones provinciales, francesas y belgas.

Ya hemos dicho que en la república vecina autorizó la ley de 1865 á los Consejos generales para otorgar las concesiones de líneas de interés local y que se modificó aquélla por la de 1880 dictada para dar impulso á los ferrocarriles secundarios. Los proyectos se someten al Consejo general de Puentes y Calzadas y al de Estado; pero se conserva una iniciativa, si no completa muy preponderante á los departamentos y á los pueblos interesados en la apertura de las líneas de interés local y de los tranvías.

Con el sistema adoptado se deja en completa libertad á los departamentos y á los pueblos para promover las líneas secundarias y para fijar la naturaleza y los auxilios, entrando después el Estado á imponerse un sacrificio generalmente igual. Es decir, que si la Provincia, los Ayuntamientos y los particulares interesados se comprometen á conceder una garantía de interés de 1.500 francos por kilómetro, acuden al Gobierno que reconoce una obligación análoga ó sea en junto 3.000 francos para el concesionario. De esta manera se evita, ó por lo menos se reduce, la apertura de líneas inútiles y se asegura la cooperación activa y la vigilancia de las Corporaciones locales y de los particulares interesados en el aumento de los rendimientos; y el Estado, que impone tributos sobre el tráfico y el servicio gratuito de correos, cumple

con un deber de equidad, auxiliando á las Compañías modestas, mientras en España desempeña el papel de padrastro, limitándose á esquilmarlas y ahogarlas con una legislación bastante injusta.

Según el art. 13 de la mencionada ley francesa de Ferrocarriles, se ha indicado ya que el Estado puede satisfacer para cubrir la garantía del 5 °/₀ una cantidad igual á la señalada por los auxilios locales. Esta subvención comprende: 1.° Una cantidad anual de 500 francos por kilómetro en explotación. 2.° La cuarta parte de la cantidad necesaria para que la recaudación llegue á 10.000 francos por kilómetro para las vías férreas que puedan recibir el material móvil de la red principal, y á 8.000 francos en las restantes. 3.° En ningún caso la subvención del Estado hará rebasar la cifra del ingreso bruto de 10.500 y 8.500 francos respectivamente, ni del 5 °/₀ el interés del capital invertido.

Tanto los auxilios como los límites del rendimiento por kilómetro son menores en los tranvías, ó sean las líneas establecidas en contacto con las carreteras en más de la mitad de su recorrido.

La misma ley prohibe las subvenciones no reintegrables que anteriormente se concedían á veces aun á Empresas de pingües rendimientos; previniendo el art. 11, «que en cuanto el producto bruto de una línea llegue á ser suficiente para cubrir los gastos de explotación y el 6 °/₀ del capital de establecimiento, la mitad del excedente se repartirá entre el Estado, el departamento y los pueblos interesados en la proporción de los anticipos hechos por cada entidad hasta su completo reembolso sin abono de interés».

La base del auxilio de las Provincias es por lo tanto reintegrable, medida acertada, no sólo para evitar á las

arcas de las Diputaciones y Ayuntamientos desembolsos innecesarios, sino que con este sistema se impone la economía y el orden en la instalación de las vías férreas, huyendo de toda clase de gastos superfluos en las modestas líneas de interés local.

Las combinaciones adoptadas por más de cincuenta departamentos franceses se dividen en cuatro procedimientos distintos.

1.° Garantía del 5 °/₀ de interés á todo el capital invertido y de los gastos de explotación.

2.° Garantía del 5 °/₀ al capital de establecimiento limitado á una cantidad alzada.

3.° Subvención en metálico reembolsable cuando los ingresos excedan del 6 °/₀ del capital.

4.° Sistema mixto de subvención en ciertas obras, con reconocimiento de la garantía de interés para el resto.

En el primer caso adelanta el concesionario todos los fondos necesarios para la construcción; el Departamento paga anualmente la diferencia entre la cifra garantizada y el rendimiento neto con el carácter de anticipo reintegrable cuando las utilidades excedan del 6 °/₀

Han adoptado estas bases la Gironda, Allier, Bocas del Ródano, Marne, Alto Marne, Drôme, Meuse, Cher, Somme, Sena y Marne, etc.

El segundo método sólo garantiza el interés de un capital fijado de antemano y se ha adoptado en los Bajos Pirineos, Las Landas, el Gers y el Norte.

El tercer sistema se funda, en el razonamiento hecho por algunos Consejos generales, de que saldrán más económicas las líneas en que se auxilie al concesionario con capital para las obras por las mayores dificultades de los particulares al colocar los empréstitos. Los Departamentos de Var y de la Mancha han subvencionado con 31.700

francos por kilómetro más todos los terrenos, y la Dordogne con 45.000 francos por igual unidad.

Los de Sarthe y de Indre y Loire han adoptado el cuarto método. El primero ha costeado por su cuenta todas las explanaciones, entregando además al concesionario 29.500 francos por kilómetro, el cual entrega á la Provincia los productos anuales después de deducidos los gastos de explotación. El de Indre y Loire construyó por completo sus vías férreas, entregándolas á la industria privada que instaló el material móvil y el servicio de viajeros y mercancías con la oportuna garantía. (1)

De esta reseña se deduce la importancia de los sacrificios que se imponen los Consejos generales franceses para impulsar la construcción de los ferrocarriles secundarios, y ocurre lo propio en otras naciones.

En el año 1888 se distribuyeron en Bélgica los gastos de esta índole del modo siguiente:

El Estado, el.....	27,67 %
Las Provincias, el....	27,62
Los Municipios, el....	40,13
Los particulares, el...	4,58
TOTAL....	100,00

Legislación española.

Antes de que se abriera al tránsito público la primera línea destinada al transporte de viajeros y mercancías, que fué, según ya se ha recordado, la de Liverpool á Man-

(1) Estos datos alcanzan hasta el año 1889.

chester en 1830, se pidió en España la concesión del ferrocarril de Jerez al Puerto de Santa María. Pero la guerra civil de los siete años y la inexperiencia en la materia, hicieron esteriles la mayor parte de las concesiones de la primera época.

Para rectificar el camino equivocado se inició en 1846 el estudio de las medidas legislativas que podrían acelerar la construcción de las vías férreas. La Comisión nombrada al efecto, presidida por el Marqués de Miraflores, emitió su dictamen en el año inmediato, proponiendo que se asegurase á las Empresas un interés mínimo de 4 °/₀ y 1 °/₀ de amortización. Bravo Murillo presentó á las Cortes en 1848 el primer proyecto de ley sobre caminos de hierro, proponiendo la garantía de interés del 6 °/₀; las exenciones comunes á otras obras públicas y la de toda clase de contribuciones directas é indirectas á los capitales destinados á las líneas; se disponía que la subasta versase sobre la duración del usufructo en caso de que hubiera licitación, y se acordaba que el Gobierno estudiara por cuenta propia varios proyectos, pero no llegó á discutirse en el Parlamento.

La línea de Langreo obtuvo en 1849 la primera subvención, basada en la promesa de abono del 6 °/₀ de interés al capital, que se sustituyó más adelante con una entrega en metálico. Presentáronse en los años sucesivos varios proyectos á las Cámaras, que no se llegaron á aprobar, dictándose por fin en 19 de Junio de 1855 la ley general de Ferrocarriles.

Durante los años anteriores consistían los auxilios en la garantía de interés, y en el art. 8.° de aquella ley se dispuso que podría auxiliarse con fondos públicos la construcción de las líneas de interés general. 1.° Ejecutando con ellos determinadas obras. 2.° Entregando á las

Empresas en períodos determinados una parte del capital invertido. 3.º Asegurándoles un mínimum de interés ó un interés fijo, según se convenga y determine en la ley de cada concesión.

A pesar de esta amplitud, para poder adoptar los dos últimos sistemas de subvenciones, como las Compañías deseaban, sin duda, contar con fondos disponibles á fin de atender á los gastos de construcción, merecieron desde entonces la preferencia los auxilios directos. Se concedió en 1856 la línea de Madrid á Zaragoza con la subvención de 24.000 escudos por kilómetro; á la de Sevilla á Jerez se le autorizó para el aprovechamiento de las obras ejecutadas y tuvo el auxilio de 10.766 escudos por kilómetro; á la de Madrid á Valladolid por Avila le asignaron 33.000 escudos para la primera sección, y 44.000 también por kilómetro para la segunda, previa siempre la oportuna subasta, siguiendo igual procedimiento para otras vías férreas.

Quiere decir, que se fué abandonando en España el régimen de garantía de interés para entrar de lleno en el método de subvenciones por kilómetro. La Comisión encargada en 1865 de formular el plan general de ferrocarriles, aconsejó que se cambiase de procedimiento, obligando á las Provincias á costear los terrenos y al Gobierno al abono del 3 °/₀ de interés sobre el capital de establecimiento, pero no prosperó su idea.

La Revolución de Septiembre consignó en el Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868 principios radicales y contrarios al sistema de auxilios; pero fracasó inmediatamente tal intento volviendo al sistema de subvenciones. La ley vigente de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, establece en su art. 12 «que podrá ayudarse con fondos públicos la construcción de las líneas de servicio

general. 1.º Ejecutando con ellos determinadas obras. 2.º Entregando á las Empresas en períodos determinados una parte del capital invertido. 3.º Permitiéndoles el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, compatibles con el de los ferrocarriles».

Con esta redacción quedó derogado taxativamente el sistema de garantía de interés; y si se compara el régimen español con el francés, resulta aquí mucho más aventurada la ejecución de los caminos de hierro que allí caen bajo la tutela del Estado para las redes principales, hallándose también protegidos, por regla general, los capitales invertidos en las líneas secundarias por el mismo y las Corporaciones locales.

El procedimiento fijado en el Capítulo III de la ley para las concesiones de ferrocarriles es el administrativo. Los particulares ó Compañías que pretendan construir alguna línea comprendida en el plan de servicio general deben presentar en el Ministerio de Fomento el proyecto correspondiente con la fianza de 1 °/₀ del presupuesto, y una vez aprobado, el Gobierno somete á las Cortes el Real decreto pidiendo la ley de concesión. Cuando las Empresas pretendan la declaración de servicio público para una vía férrea que intenten construir, deben dirigirse al Ministerio de Fomento, acompañando ciertos documentos, á fin de que se abra una amplia información, después de la cual se somete á las Cortes el proyecto de ley para declararlo de servicio general. Hecha esta declaración, se seguirán los trámites señalados anteriormente.

Este camino adolece indudablemente de notoria complicación; pero contra lo previsto en la ley de ferrocarriles se ha tirado por el atajo, obteniéndose las concesiones de nuestras Cortes por sorpresa y sin ninguna clase de informes técnicos, ni respeto á los planes exis-

tentes y prejuzgando cuestiones tan decisivas como la latitud de la vía y la dirección del trazado. Estos abusos del Parlamento español se repiten para la construcción de carreteras, incluyéndose en la red por el favor y la influencia caminos inútiles que sólo sirven los intereses particulares de los caciques electorales.

De modo que hay no poco que corregir y ordenar en el régimen de la construcción de las vías férreas españolas, sujeto sin contraste ninguno á la iniciativa privada; pero como nuestra red es todavía bastante deficiente, se ha tratado de completarla con otra de vía estrecha y de gran extensión. Tres Ministros de Fomento presentaron á las Cortes en 1888, 1889 y 1890 otros tantos proyectos de ley, basándolos en la formación de redes de 2.000 kilómetros, construídas por *grandes Compañías de líneas modestas.*

No estamos conformes con el espíritu de aquellos planes. A nuestro entender, debería abarcar la ejecución de un grupo de líneas complementarias de vía normal, adoptando la vía angosta y el sistema de descentralización para constituir grupos de pequeñas redes provinciales ó regionales, explotadas por Compañías formadas en las mismas comarcas. Este sistema lo recomiendan personas muy experimentadas de la república vecina y de otras naciones, pudiendo citarse en su favor el ejemplo de la Compañía de los ferrocarriles del Norte de Francia, que segregó 1.400 kilómetros de su red principal para distribuirlos entre doce Empresas.

En el proyecto de ley de 1888 se ofrecía la garantía de interés al 5 °/₀ por diez años; en el siguiente se extendió el plazo á veinte años, y en el de 1890 se elevó el interés al 6 °/₀ No se aprobó ninguna de estas leyes, que adolecían del defecto de no dar la verdadera garantía

que requiere un período indeterminado; por otra parte, el gravamen para el Tesoro hubiera sido grandísimo, y dada la manera de ser de nuestras Cortes, daría margen á un gran despilfarro, construyéndose por interés de los prohombres políticos las líneas más inútiles é improductivas. Tampoco se daba á las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos la legítima intervención que les corresponde en estas redes locales; de manera que si después del derroche de la desgraciada campaña de Cuba pudiera reponerse la Hacienda española para promover el plan de ferrocarriles secundarios, sería preciso modificar radicalmente los proyectos anteriores.

Estos fracasaron porque el partido conservador se negó á patrocinarlos, fundado en el considerable gravamen que representaba para la Hacienda española el reconocimiento de la garantía de interés.

Compra de las líneas vizcaínas.

Presentados ya los datos que hemos juzgado necesarios para ilustrar el asunto, vamos á examinar este primer aspecto de la proposición del Sr. Gáldiz.

Ya se ha visto que según el Fuero de Vizcaya correspondía á los pueblos el servicio de construcción y de entretenimiento de los caminos, limitándose antiguamente el Regimiento general y la Diputación á estimular á los Fieles y Justicias á que pusiesen remedio á las quejas de los transeuntes por su mal estado.

Cuando en tiempo de Carlos III se empezó la construcción de carreteras, contribuyó por excepción el Señorío con la tercera parte de los gastos del camino de Pancorbo; pero al abrirse posteriormente los de Urquiola y Ermua, y en el siglo presente los de Durango á

Bermeo, de Lequeitio, Valmaseda y Arratia, partió la iniciativa de los pueblos y particulares, constituyéndose Empresas para su realización. Pero como los capitales invertidos necesitaban garantía si habían de reunirse, exigían los Prestamistas el establecimiento de peajes y arbitrios para asegurar el pago de intereses, y el Señorío intervenía en un principio exclusivamente para ordenar y consentir esta especie de subvenciones allegadas con fondos públicos.

La diversidad de impuestos indirectos y el exceso de descentralización originaron un verdadero caos que se trató de corregir en 1832 con el *Plan de Iguala*, basado en el principio saludable de unificar los impuestos indirectos por medio de la dirección general de caminos, creada con este objeto. Después de la guerra civil empezó á hacerse cargo el Cuerpo foral del cobro directo de algunos peajes, encargándose de la conservación de ciertas carreteras, y se resolvió «hacer dependientes de la Autoridad tutelar del País los caminos construídos en el territorio vizcaíno».

Iniciadas al efecto las negociaciones con las Empresas, fué adquiriendo la Diputación sus acciones, aunque todavía se resistía á construir por cuenta propia las nuevas carreteras, prefiriendo hacerse cargo de ellas después de terminadas.

Cuanto antecede demuestra que la iniciativa particular se encargó en Vizcaya de ejecutar las obras de caminos hasta época reciente; y como ha ocurrido lo propio con la red de ferrocarriles, el intento aconsejado en la Moción del Sr. Gáldiz pudiera encontrar apoyo en la historia de las vías de comunicación vizcaínas, contestándose á ciertas objeciones relacionadas con las dificultades para llegar á una inteligencia con las Compañías, en

análogos obstáculos vencidos con fortuna al concentrar en manos de la Provincia una red de carreteras mucho más extensa que la de ferrocarriles.

Otro argumento aducido en pro de la idea consiste en los ejemplos que hemos presentado de Estados florecientes del continente europeo al adquirir las grandes redes de caminos de hierro concedidas en un principio á Sociedades privadas, por entender que un servicio público de tanta transcendencia debe encomendarse exclusivamente al Gobierno de cada nación. Por último, la circunstancia de poseer Vizcaya la línea de Triano, explotada por cuenta propia en los últimos treinta y dos años, con un éxito insólito, pudiera aducirse también en apoyo de la adquisición de la red vizcaína.

Mas al lado de estos argumentos se presentan muy serias objeciones en contra de tan atrevida reforma. Al otorgar los Gobiernos extranjeros la concesión de las vías férreas á las Compañías, lo hicieron generalmente mediante ciertos auxilios, pero estipulando al propio tiempo en los pliegos de condiciones las obligaciones contraídas por los peticionarios y el derecho del Estado de revisar las tarifas, estableciendo además rigurosas medidas para provocar la caducidad. Tenían, por lo tanto, las Sociedades una especie de espada de Damocles suspendida sobre sus cabezas, y cuando cambiaron las corrientes inclinándose á la explotación directa por la Administración pública, pudieron emplear los Gobiernos los poderosos resortes de las amenazas de reversión y las medidas coercitivas para incautarse de las líneas en ventajosas condiciones.

En cambio, no constituye Vizcaya un Estado autónomo; y aun cuando en virtud de sus atribuciones administrativas en el ramo de carreteras luchó con el Poder

Central; recabando para el Señorío la facultad de construir por cuenta propia ó de autorizar á las Empresas la apertura de ferrocarriles, hubo de sucumbir en la porfía arrostrando una situación angustiosa cuando se le negaba á la Diputación aun el título de concesionaria de la línea de Triano, que alcanzaba cualquier ciudadano español ó extranjero. De aquí dimana un gran obstáculo para que el Cuerpo Provincial pueda negociar con Compañías emancipadas por completo de su autoridad y dependientes de la tutela del Estado, lo cual no sucedía en el plan de unificación y compra de las carreteras cuyos arbitrios, aun hallándose autorizados de Real orden, estaban sujetos á la vigilancia é intervención del Cuerpo foral, habiendo además insuficiencia de ingresos en varias Empresas para atender á los compromisos contraídos con los accionistas.

Por otra parte, sólo mide el territorio de Vizcaya la superficie de 2.198 kilómetros cuadrados; y analizando la estructura de su red de ferrocarriles, consta, en primer término, de tres líneas de interés nacional. La de Tudela á Bilbao sirve de enlace con la capital del Reino, con el centro de España, con la Rioja y Aragón y las arterias principales de la Península, ocupando, en cambio, una cortísima longitud dentro de la Provincia. Y si la Compañía, constituída con capitales locales, tuvo que sucumbir en manos de la del Norte de España, á pesar de sus 249 kilómetros, por la competencia traducida en artificiosa desviación del tráfico, se comprende cuán absurdo sería que la Diputación vizcaína intentase adquirir el corto trozo de Areta á Bilbao y la cabeza de la línea. No ha podido pensar en ello el autor de la Moción, ni el Gobierno consentiría que se mutilase la red de los caminos de hierro del Norte con tal segregación.

Las líneas del litoral cantábrico de Bilbao á Santander y de Bilbao á San Sebastián y la frontera francesa, tampoco pertenecen por su índole al grupo de los pequeños ramales de interés local. Al formarse el plan de ferrocarriles de España, después de la amplia información de 1865, se cometió el desacierto de eliminarlas de la extensa red de vía normal, proyectada con derecho á la subvención del Estado, determinación fundada en informes equivocados, en los que se suponían invencibles las dificultades técnicas del trazado. A consecuencia de este acuerdo tan imprevisor, quedó entregado un ferrocarril de tanta importancia comercial como extratégica á los azares y contingencias del impulso de la iniciativa privada; pero aun construído de vía estrecha, como gran parte de su recorrido sale fuera del territorio vizcaíno, sería improcedente tratar de incluir ambas secciones en la ideada red provincial.

El camino de hierro de la Robla á Valmaseda, de 284 kilómetros de longitud, destinado principalmente al arrastre de combustibles, sólo tiene un trayecto de $3^k,78$ dentro de Vizcaya, hallándose por tal circunstancia en igual caso que las anteriores; y eliminadas estas cuatro vías férreas, no queda medio alguno para constituir dentro de la reducida extensión superficial del Señorío de Vizcaya una red de ferrocarriles de carácter provincial. Obsérvase además en los ejemplos citados de los grandes auxilios concedidos en Francia por los Consejos generales, que para la construcción de las redes departamentales se ha llegado á la garantía de interés sobre los capitales invertidos, y aun á la construcción de algunas líneas con fondos públicos, pero con el propósito de arrendar la explotación á Compañías. En Inglaterra, en donde se han construído muchos tranvías urbanos por los

Ayuntamientos, se apela comunmente á Empresas particulares al abrirlos al tránsito público, de modo que no se ven medios hábiles para que la Diputación Provincial de Vizcaya pueda agrupar en sus manos una red de ferrocarriles locales.

Y si se invocase la brillante historia de la línea de Triano en abono de esta tendencia, baste observar que constituye por sus condiciones singulares un rasgo completamente excepcional, que exige distinto sistema para su conservación y fomento. Es decir, que ninguno de los anteriores argumentos puede aplicarse á tan pingüe negocio, siendo preciso que cuanto se relaciona con las medidas indispensables para la defensa de tan valiosa finca, se trate con criterio distinto. Es en Triano el concesionario un industrial afortunado que se halla en el deber de proseguir la gloriosa obra de las Diputaciones forales y provinciales para disputar con ahinco los factores de tráfico á las Empresas rivales, estableciendo sin desmayo las prolongaciones, ramales y vías afluentes necesarias para alimentar la línea, procediendo además—si así conviniere—aún á la compra ó arriendo de algunas vías férreas concurrentes para huir á todo trance de la inacción que había de conducirla á un peligro inminente de próxima ruina, como desenlace forzoso de su bloqueo por varias Sociedades españolas y extranjeras.

La garantía de interés y otras formas de auxilio.

Desechada la idea de constituir una red de caminos de hierro provinciales por la Diputación vizcaína, adquiriéndolos por compra de las líneas existentes y la construcción de otras nuevas, procede el examen de la garantía de interés al 4 °/₀ propuesta como solución suple-

toria en las bases 4.ª, 5.ª, 6.ª y 7.ª de la Moción del señor Gáldiz.

Este sistema se halla menos generalizado actualmente que el de la explotación del Estado; pero rige en las ampliaciones sucesivas de la gran red de ferrocarriles de Francia, y es el preferido por los Consejos generales para impulsar las vías departamentales; también fué, según se ha visto, la base de los proyectos de ley presentados á las Cortes españolas de 1888 á 1890 para la apertura de líneas secundarias, aunque no llegaron á aprobarse.

El régimen de la garantía de interés ofrece el peligro de que los intereses políticos ó locales promuevan la construcción de ferrocarriles inútiles á través de zonas desprovistas de población y de elementos de tráfico, de modo que requiere un grado de rectitud y de imparcialidad en la instrucción del expediente de utilidad general ó local difícil de llenar.

Hay en Francia la gran ventaja de que se cuenta con la ayuda del Estado para la construcción de las líneas de interés local, de modo que si la Provincia, los Ayuntamientos y particulares se comprometen á conceder 2.000 francos anuales por kilómetro, el Gobierno reconoce una obligación idéntica; y como además se instruyen los expedientes de las nuevas líneas llenando determinadas formalidades administrativas que aquí se omiten saltando por encima la omnipotencia parlamentaria, hay allí mayores precauciones para evitar los desaciertos.

Concretando ahora el asunto á la red vizcaína, la ocasión más oportuna de dilucidar el principio de la garantía de interés, y de pesar sus ventajas é inconvenientes, hubiera sido cuando tomó verdadero impulso la construcción de líneas á favor del gran espíritu de empresa

de la región vasca. Pero hállanse en explotación las vías férreas que recorren la mayor parte de los valles de la Provincia, faltando solamente, según se consigna en la Moción, la apertura de nuevos ramales de Arratia, Elorrio, Bermeo y Sopuerta, más el acceso á las villas de Lequeitio y Ondárroa, resultando ya tardío el momento para adoptar un cambio de rumbo tan completo.

Los auxilios concedidos hasta ahora han sido todos de carácter reintegrable, y si se prescinde de la subvención entregada á la línea de Tudela á Bilbao, que no pudo devolver por la insuficiencia de productos, como otras Compañías más prósperas lo han hecho ya total ó parcialmente, el anticipo de la Diputación para estimular la apertura de la tupida red vizcaína, representa actualmente el moderado *préstamo* de 1.183.479,06 pesetas. No es, en verdad, elevada esta suma si se compara con la de 14.169.101,96 pesetas invertidas por la Provincia en la construcción de carreteras, ni aún con la suma de 2.447.504,70 pesetas acordada en 1888 de subvención no reintegrable para las obras del Puerto exterior del Abra de Bilbao, pagadera en veinte anualidades.

El auxilio de 7.500 pesetas por kilómetro concedido á los ferrocarriles para cobrarlo en pagarés vencidos desde el tercer año de explotación, equivale al donativo de unas 3.900 pesetas no reintegrables; y como entre las líneas por construir hay varias que por lo quebrado del terreno costarían 100.000 pesetas ó más por kilómetro, siendo además de tráfico insuficiente para pagar los gastos de explotación, originarían el siguiente sacrificio: Un déficit probable de 2.000 pesetas anuales, que con las 4.000 de garantía al capital de establecimiento, suman 6.000 pesetas, mientras la generalidad de las líneas cons-

truídas han alcanzado la reducida subvención de 3.900 pesetas *por una sola vez*, aumentada al límite de 7.500 pesetas en los casos excepcionales de quiebra completa ó irremediable.

El Sr. Gáldiz señala como coste máximo de establecimiento, para los efectos de la garantía, el de 80.000 pesetas; y aun admitido este límite algo arbitrario, el desembolso anual de la Diputación ascendería á 3.200 pesetas, que con las 2.000 de insuficiencia para cubrir los gastos, sumarían 5.200 pesetas; de modo que si la red vizcaína se extendía en 60 kilómetros, se echaría sobre la Provincia una carga anual de 50 á 60.000 duros.

Entendemos, por tanto, que sería un salto harto brusco y constituiría una reforma demasiado acentuada la de apelar á excesiva prodigalidad en ciertos casos, cuando antes presidió el criterio de economía en punto á subvenciones. Pero como tampoco es justo que la Diputación se desentienda tan en absoluto como hasta ahora del éxito rentístico de las vías férreas que auxilia, sería lo más razonable y equitativo adoptar para lo sucesivo la norma de conceder la ayuda suscribiéndose *en acciones* á las nuevas vías férreas provinciales con una suma que podría variar, según los casos, entre 12.500 y 20.000 pesetas por kilómetro para correr todas las contingencias favorables ó adversas de cada negocio.

Este auxilio sería muy eficaz para promover las líneas complementarias; mas aun no llegando á la garantía de interés, constituiría un acto de liberalidad en relación al reintegro exigido á las Compañías existentes que atraviesan una situación angustiosa, aconsejando la equidad á la paternal Autoridad de Vizcaya la revisión de las subvenciones otorgadas anteriormente, á fin de aplazar el cobro de las anualidades suscritas por las So-

ciedades en todos aquellos ejercicios en que los productos no alcanzasen para costear los gastos de explotación, el servicio de obligaciones y un interés de 2,50 °/₀ á los accionistas.

Otro punto que no debe olvidarse al tratar de los ferrocarriles de interés local se refiere á la necesidad de reclamar contra la injusta y vejatoria legislación del ramo, que contrasta con la eficaz ayuda que prestan á las Empresas los Gobiernos de las naciones extranjeras. El Estado que no concede en España á estas líneas ninguna clase de subvención, espera á que la iniciativa particular promueva y construya las vías férreas para echarse sobre ellas y esquilmarlas con enormes tributos, desentendiéndose por completo al percibirlos, del resultado del negocio y de la ruina de los interesados en el camino.

Les aplica desde el primer momento el 15 °/₀ de impuesto sobre el ingreso *bruto* de los billetes de viajeros, otro gravamen por las mercancías, el impuesto del tráfico para toda clase de bultos y los gastos de inspección; les impone el servicio gratuito de correos, el transporte de penados, el uso del telégrafo con un hilo especial y multas, tratándolas como si sólo se creasen para ser pasto de la voracidad del fisco. Compárese este régimen tiránico con cuanto se ha expuesto anteriormente, respecto de la cooperación eficaz de los Gobiernos de otras naciones en tan importante materia, y se comprenderá la necesidad de gestionar con empeño para que se reforme la legislación española principalmente respecto de las Empresas locales no subvencionadas por el Estado.

CONCLUSIONES

Como resumen de cuanto antecede, el ponente que suscribe tiene la honra de proponer respecto de la Moción formulada por el Diputado Provincial D. Victoriano Gáldiz:

1.º Que lo reducido del territorio vizcaíno, la circunstancia de hallarse cruzado por varias vías férreas que forman parte de la red del Norte y de otras líneas extensas prolongadas á través de varias Provincias, y la circunstancia de no haber intervenido el Señorío ni la Diputación Provincial en la concesión de los caminos de hierro de interés local, hacen inaceptable la idea de la compra de los ferrocarriles enclavados en Vizcaya para constituir una red explotada por aquel Cuerpo.

2.º Que la posesión del ferrocarril de Triano, base principal de la prosperidad de las arcas provinciales durante algunos años, por sus pingües rendimientos, exige se preste una atención preferentísima al establecimiento de sus prolongaciones, ramales y medios mecánicos necesarios para proporcionarle alimento en lo porvenir, evitando de este modo la ruina de tan valiosa finca. Si para conseguirlo fuera conveniente tratar con otras Empresas y adquirir alguna vía férrea concurrente, es el único caso en que procederá aceptar en principio la idea de la compra rechazada por regla general en la base anterior.

3.º Que faltando actualmente en Vizcaya pocas líneas para servir sus valles y poblaciones y terminar la red de caminos de hierro, no sería equitativo adoptar la garan-

tía de interés para subvencionar los nuevos ramales, por ser demasiado onerosa, constituyendo á la par un contraste exagerado con el régimen de modestos auxilios concedidos á los ferrocarriles existentes.

4.° Que reconociendo la conveniencia de estimular la construcción de las nuevas líneas por medios más eficaces que los aplicados durante los últimos años, debiera interesarse la Diputación en lo sucesivo suscribiendo en acciones sujetas á todas las contingencias del negocio una suma de 12.500 á 20.000 pesetas por kilómetro, según las condiciones topográficas y el presupuesto de cada línea; pudiendo adoptarse aquellos límites cuando el coste oscile entre 50.000 y 80.000 pesetas por igual longitud.

5.° Que no siendo equitativo adoptar estas nuevas bases, si al propio tiempo se exigiera á las Compañías existentes que atraviesan una situación angustiosa el pago en las arcas provinciales del importe de los pagarés firmados para la devolución de los anticipos reintegrables, convendría acordar como medida general el aplazamiento del cobro durante los ejercicios en que los ingresos no alcancen para costear los gastos de explotación, el servicio de obligaciones y un mínimo de interés de 2,50 °/₀ á los accionistas.

6.° Que hallándose sujetas las pequeñas líneas españolas de interés local á las mismas cargas y obligaciones que las subvencionadas por el Estado, y á un régimen opresor de enormes tributos que esquilman á las Compañías, aun cuando sus pobres rendimientos no alcancen á producir ningún interés á los capitales invertidos, procede procurar la reforma. Al efecto, la Diputación Provincial de Vizcaya, que ha prestado ya su concurso á la instalación de la extensa red de ferrocarriles vizcaínos, deberá gestionar, en unión de otras Corporaciones que se

hallen en el mismo caso y de las Sociedades interesadas, la modificación de la legislación española en materia de vías férreas, recabando además para las Provincias la facultad de hacer las concesiones de las líneas secundarias comprendidas en sus respectivos territorios y de los tranvías, ora se emplee el motor de vapor ó el eléctrico.

Bilbao 23 de Diciembre de 1897.

Pablo de Alzola.

APÉNDICE

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VIZCAYA

Relación de las carreteras y caminos vecinales que quedan por construir en Octubre de 1898.

N.º de orden	PUEBLOS	Longitud. — Metros.	OBSERVACIONES
	CAMINOS VECINALES		
1	De Lemona	500	Estudiado (no llega á los 500 metros).
2	» Lejona	1.000	Estudiado (á falta de la conformidad de los propietarios para subastar las obras).
3	» Meñaca	1.700	En construcción.
4	» Gámiz	2.000	Id.
5	» Lemóniz	3.000	Id.
6	» Ereño	800	Id.
7	» Barrica	1.800	Id.
8	» Berango	500	Sin estudiar (por no llegar á los 500 metros).
9	» Mendeja	2.600	Estudiado (á falta de la conformidad de los propietarios para proceder á la subasta).
10	» Zarátamo	3.000	Sin estudiar.
11	» Fica	3.500	Id.
12	» Echévarri	3.500	En construcción.
13	» Zollo	3.500	Sin estudiar.
14	» Aracaldo	1.500	Id.
15	» Bedarona	2.000	Estudiado (á falta de turno).
16	» Yurreta	550	Estudiado (acordado recientemente).
	CARRETERAS		
19	De San Julián de Musques á Poveña	2.088	Id. id. id.
20	» San Martin por La Valle á la playa de La Arena	3.396	Id. id. id.
21	» Ochandiano á Villaro	15.624	Estudiando (por instancia del Ayuntamiento de Villaro).
22	» Ochandiano á Barazar	5.475	Estudiado (carretera de enlace).
23	» Urquiola á Abadiano	9.000	Acordado recientemente.
		66.583	

ÍNDICE

Páginas.

CAPÍTULO IV

DESDE 1877 EN ADELANTE

PARTE SEGUNDA

FERROCARRILES

CAPÍTULO V

PRIMEROS PROYECTOS EN VIZCAYA

CAPÍTULO VI

FERROCARRIL DE TRIANO

CAPÍTULO VII

EL FERROCARRIL DE TRIANO (Continuación.)

Páginas.

CAPÍTULO VIII

RED DE FERROCARRILES DE VIZCAYA

CAPÍTULO IX

JUICIO RELATIVO Á LA MOCIÓN PRESENTADA PARA LA COMPRA DE LOS FERROCARRILES VIZCAÍNOS

LIBROS PUBLICADOS POR EL AUTOR

Discursos, informes y documentos del período de su Alcaldía en Bilbao. 244 páginas en folio. Año 1880.

Expropiación forzosa por causa de utilidad pública. Folleto de 67 páginas en 8.° Año 1886.

El Arte Industrial en España. 550 páginas en 4.° Año 1892.

Estudios de Administración municipal. 240 páginas en 8.° Año 1893.

Relaciones comerciales entre la Península y las Antillas. 336 páginas en 4.° Año 1895.

Colección de discursos y artículos sobre tratados de comercio y aranceles. 266 páginas en 4.° Año 1896.

Conferencias y artículos de revista. Tres volúmenes.

El Problema Cubano. Colección de artículos publicados en la *Revista Contemporánea.* 202 páginas en 4.° Años 1897 y 98.

Monografía de los Caminos de Vizcaya. 208 páginas en 4.° Año 1898.

Las Obras públicas en España. Estudio histórico. 560 páginas en 4.° Año 1898. Próxima á publicarse.

OBRAS DE INGENIERÍA

Teoría del cálculo de las vigas rectas. 86 páginas en folio y dos láminas. Año 1870.

Proyecto y construcción de un puente sobre el río Guadalhorce. 124 páginas en 4.° y 5 láminas. Año 1871.

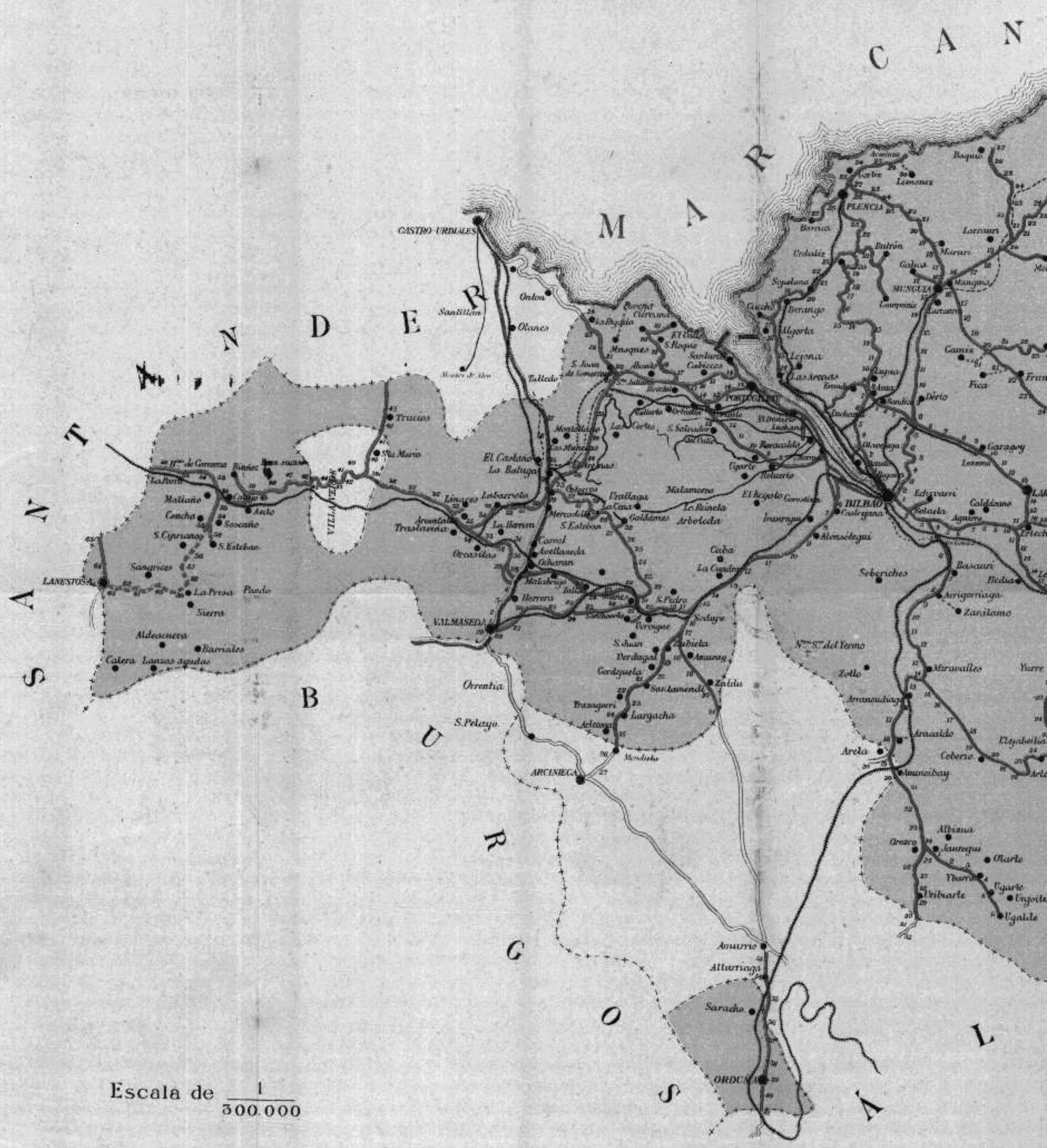
Proyecto de ensanche de Bilbao. 114 páginas en 4.° y una lámina (en colaboración). Año 1878.

Idem del Puente de hierro de San Francisco en la ría de Bilbao. 75 páginas en 4.° y 3 láminas. Año 1881.

Ferrocarriles de Vía ancha y de Vía estrecha con un Apéndice. 234 páginas y 4 láminas en 4.° Años 1885 y 1888.

Memorias impresas de los ferrocarriles de Amorevieta á Guernica, de Bilbao á Portugalete y del proyectado de Zumárraga á Zumaya. 140 páginas en 4.° Años 1884 y 1889.

Plano de las Carreteras y Ferr



Escala de $\frac{1}{300.000}$

AS Y FERROCARRILES DE VIZCAYA

SIGNOS CONVENCIONALES

Ferrocarriles de servicio general
Id. mineros
Id. en proyecto
Carreteras del Estado
Id. provinciales
Id. particulares
Id. en proyecto

LIT. DOTERIO LUCENA Y Cía - BILBAO.