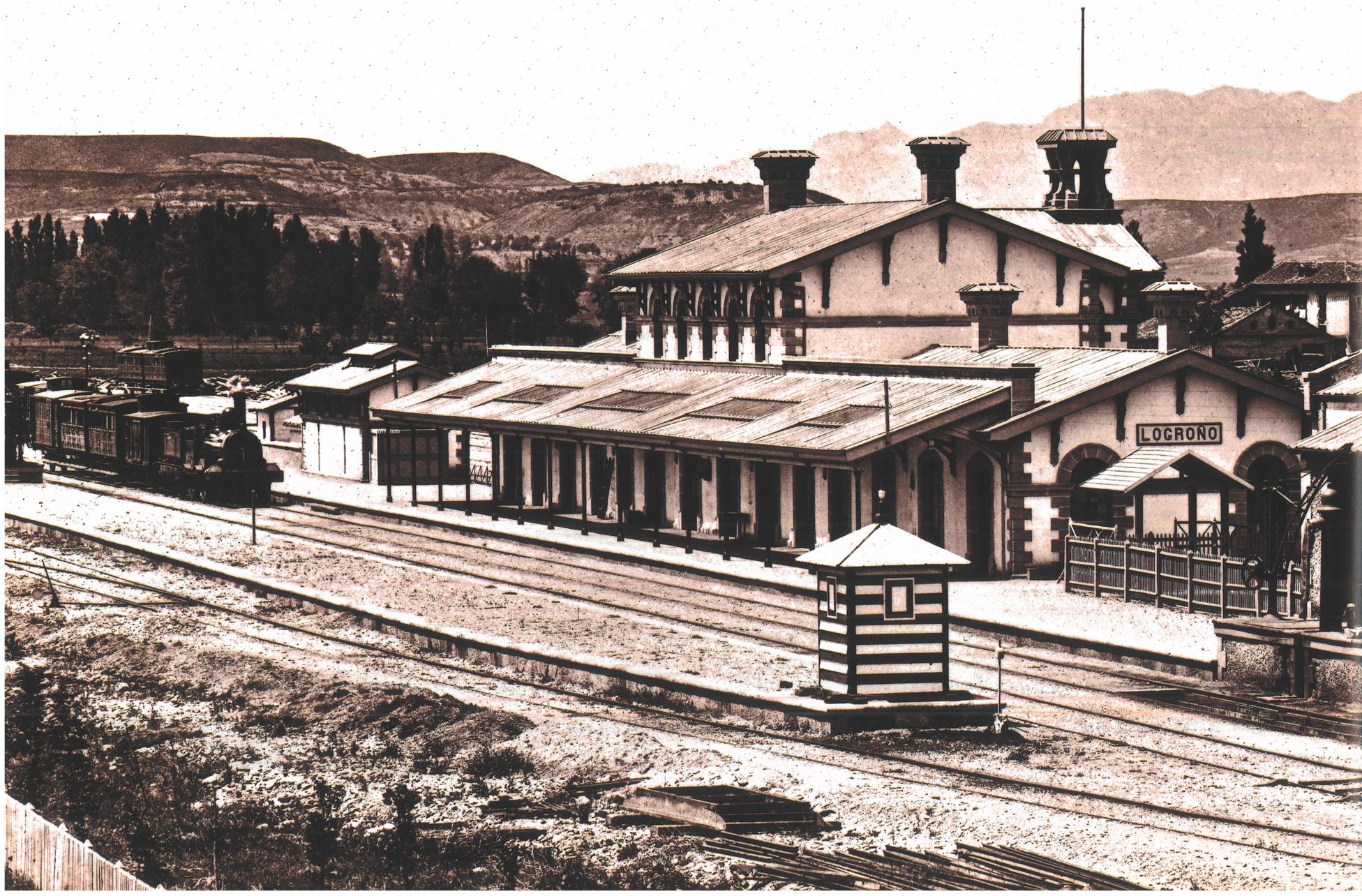


*Estación de Logroño tras su inauguración.
Ministerio de Cultura.*



***EL FERROCARRIL DE TUDELA A BILBAO:
La tenacidad vizcaína frente a las dificultades
de conexión con el interior peninsular***

Carlos Guasch

1. LOS PRIMEROS INTENTOS

Dado el acendrado y loable ímpetu de los vizcaínos, no es de extrañar que ya desde finales de la década de 1820 empezaran a barajarse diversas ideas presididas por la intención de conectar Bilbao y su puerto con el interior peninsular. Diversas corporaciones locales en unión de relevantes personalidades de la capital bilbaína se afanaron en considerar, cada vez con mayor énfasis, las fórmulas bajo las que tan sentido deseo podía ser llevado a la práctica. La primera guerra carlista vendría a posponer cualquier posibilidad, no retomándose las iniciativas hasta principio de la década de 1840.



William Mackenzie, ingeniero británico que jugó un activo papel en los primeros tiempos de la denominada Concesión Vascongada. Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español.

Entre finales de 1844 y principios de 1845 cristalizaron muchos de los esfuerzos desarrollados hasta entonces. Fueron nombradas varias comisiones por parte de las principales entidades que auspiciaban la construcción de la anhelada línea férrea: la *Diputación General de Vizcaya*, el *Ayuntamiento de Bilbao* y la *Real Junta de Comercio de Bilbao*. De las gestiones desarrolladas salió la firme decisión de promover el establecimiento de un ferrocarril destinado a unir el Señorío de Vizcaya con el interior peninsular, de un lado, y con la frontera francesa, de otro. A falta de un proyecto definitivo que fijara con precisión el trazado de la línea, la intención era que ésta partiera de Irún para discurrir por San Sebastián, Deva, Durango, Bilbao, Valmaseda, Burgos, Palencia, Valladolid y Segovia, antes de alcanzar Madrid.

El avance en la concreción de un objetivo no demasiado definido hasta entonces obedeció, fundamentalmente, a dos circunstancias. Una, la promulgación de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 que, a falta de una ley general en la materia, vendría a poner fin al caos imperante y a regular lo relativo a las concesiones ferroviarias, estableciendo sus requisitos y procedimientos. Otra, la concesión al británico Richard Keily, en representación de un entramado internacional, de una línea férrea que debía tener su origen en el puerto de Avilés. Esta concesión tendría que dar lugar a un gran eje ferroviario que conectara el Cantábrico con la capital de España.¹

La concesión efectuada a favor de Keily vino a acentuar los temores profundamente arraigados en la sociedad vizcaína respecto al riesgo de que-

1) Este proyecto, elevado a la consideración del *Ministerio de la Gobernación* en fecha 8 de noviembre de 1844, era realmente ambicioso y pretendía el establecimiento de una línea de doble vía entre Madrid y el puerto de Avilés, pasando por la capital leonesa. La sociedad, cuyo capital previsto estaba cifrado en 2.000.000 de libras esterlinas, debía tener como denominación la de *Compañía del Real Camino del Norte de España* y estar presidida por el financiero malagueño, afincado en Madrid, José de Salamanca.

dar al margen de las grandes vías de comunicación. La permanente pugna con el puerto de Santander venía ahora a verse complicada con la posibilidad de que la conexión portuaria con el norte de Europa se produjera, finalmente, a través del citado puerto asturiano. Parecía incuestionable la necesidad de actuar de forma rápida y contundente.

En este sentido, los promotores vizcaínos fueron suficientemente hábiles para seguir explotando la necesidad subsistente (que el Gobierno no dejaba de contemplar) de lograr una conexión ferroviaria entre la capital de la Monarquía y Francia. Como quiera que la opción asturiana no resolvía esta necesidad, las posibilidades permanecerían incólumes. Esta vez, fundamentadas principalmente en el valor añadido que aportaba la conexión internacional con que contaba el proyectado trazado ferroviario entre Bilbao y el interior peninsular.

Adoptada la expresada decisión por los comisionados bilbaínos, pronto se encontraron con que no existía en España personal facultativo suficientemente acreditado. Al igual que ocurriría en otros muchos casos, la decisión fue la de buscar el concurso de ingenieros extranjeros con el debido prestigio y experiencia. Así entraron en contacto con William Mackenzie, ingeniero británico que por aquel entonces había actuado ya como promotor y constructor de diversos ferrocarriles europeos. Interesado por la idea, Mackenzie inició una serie de conversaciones encaminadas a dilucidar la viabilidad económica y técnica de la iniciativa. Tras ello tomó cuerpo la idea de constituir una sociedad al efecto, a la que parecían estar dispuestos a vincularse algunos de los más conocidos impulsores ferroviarios de la época y que llegó a contar con algunos primeros compromisos formales.²

2. LA OBTENCIÓN DE LA PRIMERA CONCESIÓN

Mientras empezaban los preparativos para la formación de un equipo de técnicos británicos

2) BROOKE, David: *The diary of William Mackenzie, de first international railway contractor*. Thomas Telford. London, 2000

que debían desplazarse a España a fin de iniciar los trabajos de elaboración del proyecto, los esforzados bilbaínos no dejaron de recibir apoyos procedentes de varias provincias afectadas. Sobre todo de aquellas que corrían el mismo riesgo que el Señorío de quedar marginadas por un posible eje ferroviario Avilés-Madrid. Paralelamente desarrollaron toda una serie de contactos cerca del Gobierno, al objeto de lograr cuanto antes la concesión. Varios miembros del Partido Moderado en el poder apoyaron la opción, jugando un papel importante, incluso, el duque de Riánsares.³

Finalmente, por Real Orden de 16 de agosto de 1845 era otorgada a Federico Victoria de Lecea Mazarredo y a José Miguel de Arrieta-Mascarua Sarachaga, en representación de la Comisión formada en la villa de Bilbao, la concesión de la anhelada línea férrea. El pliego de condiciones particulares establecía un depósito de cinco millones de reales que sería reunido en base a las aportaciones de diversos capitalistas y hecho efectivo en el *Banco de San Fernando*, de Madrid.⁴

Después de que una Real Orden de 14 de octubre siguiente estableciera que el trazado férreo debía discurrir por Segovia, Valladolid, Palencia y Burgos, había que dar paso a la creación de una sociedad que asumiera el proyecto y diera inicio a la construcción de la línea. Con esta finalidad, y en el marco de la búsqueda de compromisos financieros que permitieran obtener recursos foráneos, Federico Victoria de Lecea y Pedro Pascual de Uhagón se desplazaron a París a fin de entrevistarse con William Mackenzie. Sin embargo, tanto en ese encuentro como en los contactos posteriores ambos comisionados se encontraron con serias dificultades a la hora de intentar formalizar la

3) Agustín Fernando Muñoz Sánchez (1808-1873), I duque de Riánsares, I marqués de San Agustín. Casado con María Cristina de Borbón-Dos Sicilias, viuda de Fernando VII, regente del Reino.

4) *Empresa del camino de fierro de Madrid á Irún por Bilbao*. Bilbao, 1846.

cuestión. La crisis europea que sufrían los valores ferroviarios provocaba serias reticencias. Por otra parte, tampoco favorecía el acuerdo la tensión generada por los intentos del entramado internacional interesado en las inversiones ferroviarias en nuestro país de que fuera una sola compañía la que englobara las diferentes concesiones planteadas en el Norte de España.⁵

Estas tensiones, no obstante, desaparecerían en breve. Coincidiendo con las conversaciones entre los representantes vizcaínos y Mackenzie, Joshua Walsmley y George Stephenson iniciaron un viaje a España para estudiar en profundidad el trazado de la línea de Santander. En ese contexto mantuvieron contactos con el Gobierno, entrevistándose con el propio Narváez, presidente del Consejo de Ministros.⁶ Ya fuera por las importantes dificultades orográficas observadas por Stephenson, por la actitud poco solícita mostrada por el Gobierno, o por las dificultades que se adivinaban para la formación del capital necesario, el interés de los promotores británicos en sus proyectos españoles fue decayendo progresivamente a lo largo de los últimos meses de 1845.

3. LA CONSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA DEL CAMINO DE FIERRO DE IRÚN Á MADRID POR BILBAO

En este contexto, los comisionados españoles tendrían que esperar hasta el 12 de diciembre de 1845 para firmar con Mackenzie un documento provisional que debía aún ser ratificado por el conocido promotor ferroviario John David Barry. Dicha ratificación tendría lugar, también en París,

5) Este entramado estaba constituido por algunos de los más destacados promotores ferroviarios del momento. Entre ellos, varios de los que habían venido considerando las inversiones ferroviarias en España junto al propio Mackenzie desde principios de 1845. Entre otros, figuraban Joshua Walsmley, Thomas Brassey, Charles Laffitte, William Jackson, Edward Blount y William Collett.

6) Ramón María Narváez y Campos (1800-1868), I duque de Valencia. Siete veces presidente del Consejo de Ministros entre 1844 y 1868. Hombre fuerte del Partido Moderado.

el 25 de diciembre siguiente. A través del documento suscrito, se establecía la constitución de una sociedad destinada a explotar el proyectado ferrocarril entre Madrid e Irún por Bilbao, con total independencia de cualquier otro eje ferroviario considerado.⁷

Reducidas las presiones y despejadas algunas reticencias, los esfuerzos de nuestros represen-

7) LARRINAGA RODRIGUEZ, Carlos: "La Concesión Vascongada y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)", en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V. Historia Contemporánea*, t 17, 2005.



Ramón María Narváez y Campos, I duque de Valencia. Varias veces presidente del Consejo de Ministros durante la gestión y construcción de la línea Tudela - Bilbao. Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español.

tantes dieron sus frutos. Así, el 26 de enero de 1846 era otorgada en París la escritura de constitución de la *Compañía del camino de fierro de Irún á Madrid por Bilbao*. Al acto constitutivo acudieron algunos de los principales artífices de la iniciativa que debía hacer posible la conexión ferroviaria con la capital vizcaína.

A pesar de la deserción de varios inversores británicos y de las dificultades bursátiles del momento, la esperanza había vuelto a hacerse presente en los despachos y salones de la villa de Bilbao. Tras toda suerte de dificultades, algunos de los más sobresalientes propietarios y comerciantes vizcaínos, secundados por diferentes personalidades del mundo financiero y técnico de Francia y Gran Bretaña constituían los órganos rectores de la compañía recién constituida. Como presidente de la misma figuraba Manuel de Mazarredo, como vicepresidente, Federico Victoria de Lecea, y como secretario José Miguel de Arrieta-Mascarua. Se hallaban presentes, como consejeros, Juan Manuel Calderón, Jaime Ceriola, Manuel Cantero, Antonio Arguinzóniz, Tomás José de Epalza, Guillermo de Uhagón, Pedro Pascual de Uhagón, Gabriel María de Orbegozo y Manuel María de Uhagón. Presidía el Comité de París el duque de Mouchy, figurando junto a él el barón de Richemont, así como John David Barry, Jean Auguste Sarget (e hijo) y los españoles José Javier de Uribarren, Francisco Javier de Ezpeleta y Salustiano de Olózaga. El Comité de Londres se hallaba presidido por John Easthope. Junto a él figuraban William Mackenzie y Lewis Gower, además de los españoles Pedro Juan de Zulueta y Cristóbal de Murrieta.⁸

El domicilio social se estableció en Bilbao y el capital social quedó fijado en la cantidad de 600.000.000 de reales, repartidos en 300.000 acciones. A nivel facultativo, quedaron al frente de los servicios técnicos de la compañía los ingenieros Alexander Mackenzie Ross y Calixto Santa Cruz Ojangoiti.

8) *Empresa del camino de fierro de Madrid á Irún por Bilbao*. Bilbao, 1846.

4. INICIALES E IMPORTANTES DIFICULTADES

Lamentablemente, la constitución de la nueva sociedad no se había producido en el mejor momento. A partir de 1845 se agudizó la crisis existente en toda Europa, la cual se vio acompañada de un acusado proceso revolucionario con consecuencias en varios países. En España concretamente, el optimismo que siguió al fin de la primera guerra carlista se vería seriamente comprometido a medida que transcurriera la década. A partir de 1847 se produce una grave crisis que conlleva el cierre de numerosas empresas y el abandono de



Manuel Bravo Murillo, presidente del Consejo de Ministros y valedor de la construcción de una línea férrea internacional que uniera Madrid e Irún. Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español.

un sinnúmero de proyectos. Entre ellos, como no, varios de establecimiento de ferrocarriles.

Resultan evidentes las limitaciones que ese contexto ofrecía para el desarrollo de las actividades de la *Compañía del camino de fierro de Irún á Madrid por Bilbao*. Aún así, y a pesar de las dificultades para levantar los capitales necesarios, sus directivos hicieron gala de un encomiable empeño, aprovechando para avanzar en los aspectos técnicos del proyecto. A este respecto, quedaron concluidos por Calixto Santa Cruz y remitidos al *Ministerio de Obras Públicas* los planos de la sección entre Bilbao y Burgos. Éstos serían aprobados por Real Orden de 10 de noviembre de 1848.

Pero las consecuencias de la situación social y económica que vivía España, y que se proyectaban de forma tan notable sobre las iniciativas ferroviarias en marcha, obligaría a una reflexión general sobre la idoneidad del marco legislativo que las regulaba. Era indiscutible que la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 no había logrado los efectos perseguidos. Había dado lugar a una verdadera euforia a la hora de concebir proyectos, pero esos afanes no se habían visto traducidos en las realizaciones concretas que era de desear. De los miles de kilómetros de líneas concedidas, tan sólo unos pocos alcanzaron su materialización. Para corregir esa situación, y estando al frente del *Ministerio de Fomento* Manuel Seijas Lozano, se formó una comisión parlamentaria, presidida por Salustiano de Olózaga Almandoz, cuyos trabajos deberían dar como resultado una ley general de ferrocarriles.

Durante los trabajos de esa comisión, la línea de Madrid a Irún por Bilbao se vería envuelta en varias circunstancias. La primera de ellas, la necesidad de evitar la próxima caducidad de la concesión. La segunda y más compleja, la de evitar que la atención preferente recayera en la línea entre Aranjuez y Almansa, cuya construcción había venido a ponerse sobre la mesa con gran ímpetu, a través de un proyecto de ley presentado por el Gobierno.

Así las cosas, los representantes vizcaínos tuvieron que redoblar sus esfuerzos en favor de la línea

Madrid-Irún, intentando lograr para ésta el mismo trato gubernamental que estaba ofreciéndose a la de Almansa. Contando con el firme apoyo del propio Salustiano de Olózaga, los comisionados vascos se entrevistaron con el nuevo presidente del consejo de ministros, Manuel Bravo Murillo. Persuadido éste de la necesidad de seguir apostando por la línea internacional, dicho eje ferroviario figuró en el proyecto de ley de 21 de julio de 1851 emanado de la comisión parlamentaria nombrada para el estudio de la prolongación de la línea que finalizaba hasta entonces en Aranjuez. Gracias a ello, la línea destinada a alcanzar la villa del Nervión debería contar con las mismas ventajas que se habían planteado para la de Almansa.⁹

En este contexto, tanto los representantes de las instituciones vizcaínas como los de la propia empresa se vieron en la necesidad de desplegar una intensa actividad en busca de recursos económicos con los que afrontar el inicio de las obras. Desgraciadamente, y a pesar de los grandes esfuerzos hechos, no acabaron de fructificar las gestiones que tuvieron lugar con el fin de atraer mayor capital británico. Si bien existía disposición por parte de algunos inversores, y hasta llegaron a establecerse algunos compromisos, la oposición mayoritaria a esta opción en el seno de la empresa arruinó esta posibilidad. Sí se derivaron ciertos resultados finales de los contactos con las otras diputaciones implicadas. Así, tras reiteradas conversaciones, en diciembre de 1851 la mayor parte de ellas se comprometió en firme a ofrecer ciertas garantías de rentabilidad a los capitales invertidos.

Por otra parte, el 19 de diciembre de 1851 un Real Decreto establecía cuanto se refería a la línea de Aranjuez a Almansa. También, fijaba las ayudas a la construcción de la línea entre Alar del Rey a Santander, como prolongación del Canal de Cas-

tila. La conexión del puerto de Santander con el interior peninsular pasaba, definitivamente, a ser una inminente realidad que amenazaba con dejar al puerto de Bilbao al margen de las principales vías de comunicación.

5. LA ENTRADA EN ESCENA DE JOSÉ DE SALAMANCA

Llegados a este punto, resultaba evidente la necesidad de actuar urgentemente. Por más medidas que se habían adoptado, algunas de importancia por parte de las diferentes instancias vizcaínas, el capital continuaba remiso y no parecía capaz de allegarse ni en los montos ni en los tiempos que la urgente necesidad de iniciar las obras requería. Ante semejante situación, los directivos de la empresa decidieron pactar una salida con José de Salamanca. Entendían que aunar influencias políticas y capacidad financiera podía ser garantía de desbloqueo de la situación creada, si lograban interesarle personalmente en la cuestión. De lo que no tenían duda era que el precio a pagar sería alto.

Tras las conversaciones al respecto, el 4 de junio de 1852 era suscrito un convenio entre el financiero malagueño y los delegados de la *Compañía del camino de fierro de Madrid á Irún por Bilbao*. A falta de precisión sobre si la línea discurriría finalmente por Miranda de Ebro (Burgos) o Haro (Logroño), el acuerdo final consistía en ceder al marqués de Salamanca la parte baja de la línea. La empresa inicialmente concesionaria debería conservar la parte alta del trazado, para el que aquél se comprometía a obtener los correspondientes auxilios económicos del Gobierno.

Aunque un Real Decreto venía a sancionar el acuerdo y a fijar las bases sobre las que éste debería desarrollarse, todo empezaba a indicar que el carácter acusadamente especulativo que José de Salamanca imprimía a sus iniciativas acabaría llevando la cuestión por unos derroteros muy particulares. Unos derroteros bien alejados de aquellos a los que los esforzados vizcaínos se habían hecho acreedores mediante su entrega y su tenacidad de años.

Reproducidos los problemas de financiación y surgidas nuevas dificultades a causa del insuficiente marco legislativo existente, el 20 de febrero de 1853 se formalizaba el traspaso a José de Salamanca de la concesión otorgada el 16 de junio de 1845. En el contexto de los acuerdos alcanzados, el financiero malagueño debía propiciar la creación de una nueva sociedad a la que trasladaría la concesión. Dicha sociedad, que debería encargarse de llevar adelante la construcción, no se constituiría nunca. Bien al contrario, el 4 de marzo siguiente el financiero malagueño traspasaba la concesión a un grupo de capitalistas británicos y franceses.

A pesar de la imparable deriva que parecía haber tomado la cuestión, algunos de los que habían sido hombres fuertes de la iniciativa desde sus primeros momentos, entre ellos Federico Victoria de Lecea, intentaron reconducir la cuestión. Dando entrada en las negociaciones a algunos significados españoles, como el banquero Guillermo López Mollinedo, se logró alcanzar un acuerdo con diversos políticos y hombres de negocios franceses. Éste fue formalizado el 21 de septiembre de 1853. Pero a pesar de las firmes intenciones de rescatar y materializar el proyecto, el intento resultó frustrado y, el 13 de mayo de 1855, la concesión, finalmente, caducó. Ocupaba la cartera de Fomento, Francisco de Luxán y Miguel-Romero.

6. DEL DESÁNIMO A UN NUEVO INTENTO

Una gran frustración se extendió por tierras vizcaínas. Los esfuerzos de tantos años no se habían visto traducidos en el éxito tan duramente perseguido. Sin embargo, no podía renunciarse a un objetivo en el que estaban cifradas las esperanzas de futuro de aquellos territorios. Cabía sacar conclusiones del intrincado proceso llevado a efecto y aplicar la experiencia adquirida para plantear la cuestión bajo unos parámetros que garantizaran, esta vez sí, el éxito por todos deseado.

Hechas las oportunas reflexiones y contrastado el particular, el 13 de marzo de 1856 tenía lugar en Bilbao una reunión para poner en marcha una

9) LARRINAGA RODRIGUEZ, Carlos: "La Concesión Vascongada y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)", en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V. Historia Contemporánea*, t 17, 2005.

nueva iniciativa. Bajo la presidencia del alcalde de la villa, Santiago María de Ingunza Zamacola, se adoptó el acuerdo de que “en vista de las dificultades y obstáculos que se ofrecían para la realización del proyecto de construcción del camino de hierro, se formase una Comisión que, dedicándose al estudio maduro y exclusivo de un negocio de tanta gravedad e importancia para los intereses de la misma propiedad, y poniéndose de acuerdo con la Ilustrísima Diputación general, Excelentísimo Ayuntamiento y Real Junta de Comercio y Comisiones que al efecto se sirvieron mandar o tuvieren nombradas estas corporaciones, propusiesen los medios que considerasen más hacendos y oportunos para llevar a cabo el indicado proyecto en consonancia con el asunto indicado”.¹⁰ Tras el nombramiento de las últimas representaciones, el 22 de marzo de 1856 quedaba constituida la *Comisión del Ferrocarril Vizcaíno*.

Lo primero que se hizo fue estudiar en profundidad las diferentes opciones que podían contemplarse. Una de las cosas que se ofrecía como más inmediata era la posibilidad de un entendimiento con la *Sociedad General de Crédito Mobiliario Español*, que finalmente iba a ser la encargada de llevar a cabo la construcción de la línea Madrid-Irún. Caso, finalmente, de que ésta no pasara por la villa del Nervión, el planteamiento era construir un ramal de unión entre la capital vizcaína y dicha línea general, cuyos costes se sufragarían con las aportaciones hechas por el Señorío. Otra opción era la de buscar la conexión ferroviaria con Madrid, a través del valle del Ebro y de Zaragoza. Esta posibilidad ofrecía la ventaja de poder disponer de alguna subvención pública por el hecho de constituir una línea de primer orden, dada la conexión que venía a establecer entre la capital y uno de los puertos costeros españoles, al amparo de lo que establecía la Ley General de Ferrocarriles de 1855.

Tras una interminable suerte de gestiones políticas y de toda índole, que no vinieron a arrojar fruto alguno digno de consideración, entraron en contacto con los promotores vizcaínos unos diputados riojanos interesados en la posibilidad de construir una línea férrea desde la localidad navarra de Tudela. Ésta debía procurar una salida al mar para aquellos territorios interiores, alcanzando la capital vizcaína a través de Logroño y Haro.

La cada vez más lejana posibilidad de que la línea general Madrid-Irún pasara por Bilbao, así como la dificultad que había venido ofreciéndose para pactar con los directores de la citada Sociedad General de Crédito Mobiliario Español la construcción de un ramal de unión con ésta, fueron haciendo ver, cada vez con mayor claridad, la conveniencia de optar por la solución riojana.

7. UN NUEVO PLANTEAMIENTO: LA OPCIÓN RIOJANA

Tras los trabajos desarrollados por la Comisión presidida por Claudio Moyano Samaniego y la aprobación del dictamen al respecto, por Ley de 11 de julio de 1856 se autorizaba al Gobierno a conceder la línea entre Tudela y Bilbao. Cabía iniciar toda clase de gestiones para constituir la empresa que se hiciera cargo de la construcción de la línea y para allegar los recursos económicos con los que hacer frente al conjunto del proyecto.

Bajo ese prisma, fue convocada en Bilbao una importante reunión a la que concurrieron, nuevamente, los representantes de las corporaciones vizcaínas. En ella, todas las partes implicadas mostraron su mayor disposición a aportar los recursos que estuvieran en sus manos. A las suscripciones que se abrieron en varias capitales españolas vinieron a sumarse las abiertas en los territorios ultramarinos. Así, fue allegándose progresivamente el capital necesario, gran parte del cual, como era lógico, procedió de la propia Vizcaya. El total del capital suscrito ascendió a cien millones de reales, distribuido entre mil ciento setenta suscriptores.

Entretanto, continuaban las gestiones políticas desarrolladas por los representantes de la *Comisión* residentes en Madrid. Es importante señalar el decidido apoyo que encontraron para este proyecto en el ministro de Fomento, Claudio Moyano, así como en el propio presidente del Consejo de Ministros, Ramón María Narváez.

Cuestión pendiente era la del trazado definitivo, pues quedaba por decidir si éste debía incluir el trayecto Vitoria-Bilbao, por el valle de Arratia, o alcanzar la capital vizcaína desde Miranda de Ebro, a través del puerto de Orduña. Finalmente, por Real Orden de 6 de junio de 1857 se aprobaba el trazado definitivo que debería discurrir por la orilla derecha del río Ebro entre el punto de empalme y Miranda, alcanzando después Bilbao por Orduña y Areta.

Respecto al punto exacto de empalme con la línea de Zaragoza a Alsasua existían todavía algunas dudas a causa de las modificaciones en el trazado de aquella línea. Finalmente, el punto elegido sería el de la actual localidad de Castejón de Ebro (Navarra).

8. LA CONCESIÓN DEFINITIVA Y LA CONSTITUCIÓN DE LA NUEVA EMPRESA

Así las cosas, la Ley de 15 de julio de 1857 disponía la salida a subasta de la concesión de la línea, con una subvención de 360.000 reales de vellón por kilómetro. Poco después, por Real Orden de 18 de julio, se aprobaba el pliego de condiciones, las tarifas y el material de explotación imprescindible para este ferrocarril. Finalmente, otra Real Orden, de 6 de septiembre siguiente, otorgaba la concesión de la línea, por noventa y nueve años, a los señores Santiago María de Ingunza y Juan Ángel de Zorrozuá, en calida de representantes de la comisión designada el 20 de julio anterior por los titulares del capital suscrito.¹¹ La subvención total

11) Dicha Comisión estaba compuesta, íntegramente, por: Vicente de Orobio, Gabriel María de Orbegozo, Santiago María de Ingunza, Pablo de Epalza, Lorenzo Hipólito de Barroeta, José María de Jusué, José Pantaleón de Aguirre, Juan Benito de Ansuátegui, Juan Ángel de Zorrozuá, Félix de Uhagón y Agustín María de Obieta.

10) *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (1858-1939). Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1940.

otorgada ascendía a más de 80.000.000 de reales. Acto seguido debía procederse a la constitución de la nueva sociedad. Para ello tuvo lugar una primera reunión, celebrada el 24 de septiembre siguiente, en la que se constituyó un denominado Consejo interino. En éste figuró como presidente, Pablo de Epalza; como vicepresidente, Romualdo de Arellano; como secretario, Félix de Uhagón; y como vicesecretario, Francisco Mac-Mahon. Entre los vocales se hallaron presentes Ramón de Salazar, Blas de Landecho, Sebastián de Aguilar, Luis Violete, Ezequiel de Urigüen, Nicolás OLAGUIBEL, Estanislao de Mugaburu y Serafín de Abaitua.

Tras diversas actuaciones por parte de este Consejo, por Real Orden de 16 de abril de 1858 eran aprobados los estatutos de la nueva sociedad. La finalidad de ésta, según el propio texto estatutario, sería: “la construcción y explotación del ferrocarril, que partiendo del punto de empalme con el de Zaragoza a Alsasua se dirija por Logroño y Miranda a Bilbao”.¹² El domicilio quedó fijado en la villa del Nervión y el capital social en 137.000.000 de reales, distribuido en 68.500 acciones de 2.000 reales cada una.

Más tarde, y por Real Decreto de 30 de junio de 1858, era autorizada la constitución definitiva de la *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao*, tras lo que tenía lugar la primera Junta General, celebrada el 29 de agosto de 1858. En su transcurso, los miembros del hasta entonces Consejo interino dieron cuenta a los accionistas de las gestiones realizadas durante aquel período. También, y tras la renuncia de algunos de sus integrantes, quedó formado el nuevo órgano de gobierno de la sociedad; un Consejo de Administración compuesto por quince miembros.¹³

12) *Estatutos Orgánicos de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao*. Imprenta y Litografía de Juan E. Delmás. Bilbao, 1863.

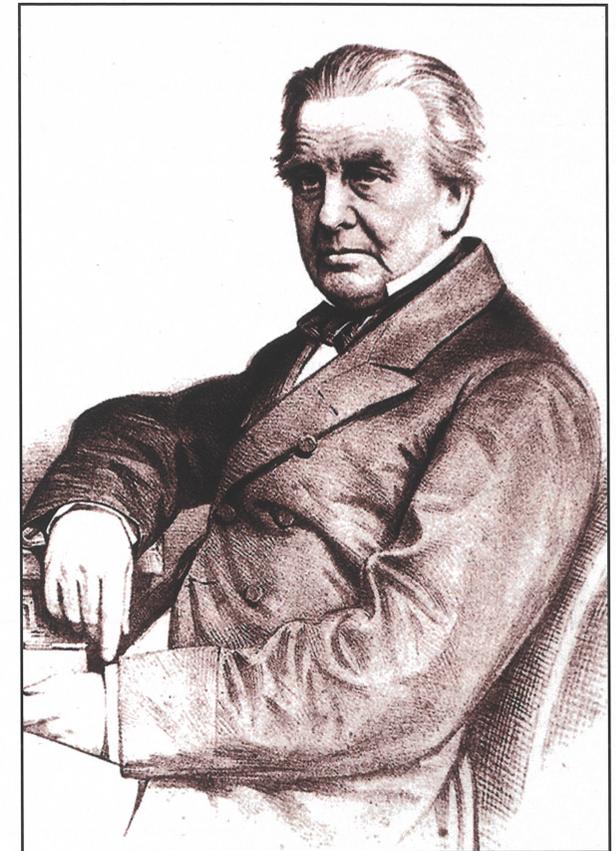
13) Los componentes del primer Consejo de Administración fueron: Pablo de Epalza, Romualdo de Arellano, Nicolás OLAGUIBEL, Agustín María de Obieta, Ezequiel de Urigüen, Luis Violete, José Antonio de Mendiguren, Ramón de Salazar, Serafín de Abaitua, Francisco Mac-Mahon, Sebastián Eguillor, Blas de Landecho, Ramón San Pelayo, Manuel de Jane y Pedro de Errazquin.

La mayor satisfacción reinó entre los presentes durante la celebración de esta primera Junta General. No en vano, por primera vez parecían dar fruto los prolongados esfuerzos de muchos años por conectar la capital vizcaína con nuestros territorios de interior. No obstante, a la vez que se daba cuenta de los éxitos alcanzados, se llamaba la atención sobre el necesario compromiso con el proyecto, en aras a alcanzar el objetivo último de la empresa, que aún aparecía lejano. “Relatados los trabajos y gestiones del Consejo interino, sólo resta el añadir, que sus individuos muy comprometidos en el buen resultado de la sociedad, aceptaron el cargo con el único pensamiento de coadyuvar a una empresa tan grande y vital para Bilbao y el país. Al cesar en sus funciones creen poder decir, que han cooperado á echar los cimientos del grandioso monumento que concluirá el Consejo en propiedad, que vá á nombrar la Junta General, y para lo cual necesitará el apoyo de los accionistas, que debe descansar en las prendas de sus elejidos, para que su fuerza moral venza los obstáculos que han de ofrecerse hasta la realización de la línea. A este resultado feliz contribuirán las medidas que acuerden las juntas generales de nuestra sociedad, que formada con esa espontaneidad y popularidad de que se ostenta ufana, tiene la incalculable ventaja de que confundidos todos los intereses y las aspiraciones de todos los sócios, es uno el deseo, queriendo todos el bien general, y que haya buena administracion, orden, claridad, pureza y parsimonia en los gastos, economizándolos cuanto permitan el interés bien entendido de una sólida construcción y las exigencias del buen servicio. Asi el fin corresponderá al pensamiento creador de una empresa, que se ha hecho acreedora á las simpatías del gobierno de S. M., y de todos los que se interesan por el bien público y por el adelantamiento de la nacion española”.¹⁴

14) *Memoria del Consejo Interino de Administración a la Junta General de Accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Tudela*. Imprenta y Litografía de Juan E. Delmás. Bilbao, 1858

9. DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES Y MODIFICACIONES EN EL TRAZADO

Alcanzado este nuevo escenario, resultaba esencial para la buena marcha de la empresa el poder contar con un director gerente que reuniera las suficientes dotes en todos los órdenes. En primer lugar había sido elegido para ese cargo el reputado comerciante de Bilbao, miembro del Consejo interino, Santiago de Ingunza. Sin embargo, y tras el abandono del cargo por motivos de salud, fue designado en su sustitución Cipriano Segundo



Charles Vignoles, inventor del carril que lleva su nombre e ingeniero jefe de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao. Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español.

Montesino. El nombramiento fue confirmado por la Junta General, dada su acreditada trayectoria y las importantes responsabilidades públicas que había desempeñado.¹⁵

Igualmente resultaba esencial la correcta elección del ingeniero jefe de la empresa. En un principio, todos los intentos se dirigieron a que asumiera el cargo Calixto Santa Cruz. Tanto por su reconocida capacidad como por haber sido, precisamente, el ingeniero que había elaborado los planos, aprobados por el Gobierno, de la sección entre Miranda de Ebro y Bilbao. No obstante, y como no fuera posible alcanzar esta pretensión, se decidió formar una comisión que acudiera al extranjero en busca de alguien capaz de hacerse cargo con garantías de esta importante responsabilidad. Sin que llegaran a ser precisos grandes esfuerzos, se prestó a asumir el cargo el afamado ingeniero británico Charles Blacker Vignoles, quien por aquel entonces ya había participado en la construcción de otros varios ferrocarriles europeos. Autorizado a obtener el concurso de otro personal facultativo, pasaría a contar con la valiosa colaboración de varios ingenieros de su confianza.

Entregados a su cometido, los ingenieros reconocieron exhaustivamente el trayecto por el que debía discurrir la línea férrea. Fruto de estos trabajos se entendió la necesidad de introducir algunas modificaciones en el trazado entre Miranda de Ebro y Bilbao diseñado por Santa Cruz en 1848. No en vano habían transcurrido bastantes años desde que se levantaran aquellos planos y los conocimientos técnicos habían avanzado notablemente. También se vio la conveniencia de introducir algunas variaciones sobre lo previsto en el tramo entre Miranda de Ebro y las inmediaciones de la denominada ermita del Pilar, punto previsto de empalme con la línea de Zaragoza a Alsasua.

Objeto de controversia fue también la definitiva ubicación de la estación de la capital vizcaína. Aunque fijada en los planos inicialmente aprobados junto a la anteiglesia de Abando y la plaza de toros, se suscitó cierto debate público en torno a la posibilidad de darle otra ubicación. No obstante, y tras detenidos exámenes, prevaleció la idea inicialmente considerada. Lo que sí sufrió una profunda modificación fue, tanto el trazado de salida de dicha estación como el del Trozo 1º de la Sección 2ª, comprendido entre Bilbao y Arrancudiaga. El nuevo proyecto, que lograba acortar en dos kilómetros el recorrido planteado por Santa Cruz, fue aprobado por Real Orden de 6 de Julio de 1858, mientras ocupaba la cartera de Fomento, Rafael de Bustos y Castilla.

10. EL DESARROLLO DE LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN

Tras todas las vicisitudes señaladas, el 11 de octubre siguiente se daba inicio a los trabajos de construcción de la línea. La ejecución de las obras en los trozos 2º, 3º y 4º, que completaban el trayecto entre Bilbao y Miranda de Ebro (Sección 2ª), se vería afectada por grandes retrasos a causa de las observaciones y exigencias que puso el Gobierno a la hora de aprobar las modificaciones introducidas sobre los planos iniciales. Por Real Orden de 27 de Febrero de 1860 eran también aprobados los planos de los diferentes trozos constitutivos de la Sección 1ª de la línea, que abarcaba el trayecto entre Miranda de Ebro y el empalme con la línea de Zaragoza.

Las características técnicas de la línea férrea finalmente aprobada se presentaban bien dispares, dependiendo del tramo a considerar. Respecto a la Sección 2ª, en el Trozo 1º, entre Bilbao y Arrancudiaga, la salida de la capital vizcaína era ciertamente problemática, haciendo necesaria la perforación de un túnel y la construcción de un viaducto. Todo ello con independencia de los grandes muros de contención a construir en las inmediaciones de la estación. El resto del trazado,

sin embargo, no ofrecía mayores dificultades. En el Trozo 2º, entre Arrancudiaga y Orduña, no era necesario acometer obras de consideración más que en cuatro o cinco kilómetros. En el 3º, entre Orduña e Izarra, sí se ofrecían grandes dificultades y aparecía la necesidad de construir importantes obras de fábrica para salvar lo abrupto del terreno. Se trataba, sin duda, del tramo más duro de toda la línea. En el trozo 4º, entre Izarra y Miranda de Ebro, el paso de Techa presentaba dificultades de importancia. En cuanto al conjunto de la Sección 1ª, entre Miranda de Ebro y el empalme con la línea de Zaragoza, su recorrido se ajustaba a las condiciones habituales de cualquier otra línea, sin presentar dificultades dignas de consideración.

Otra modificación de importancia que tuvo lugar, de cara a la construcción del trazado, fue la uniformidad dada al sistema de vía a emplear. Inicialmente, dicho sistema era diferente entre la Sección 2ª (Bilbao-Miranda de Ebro) y la Sección 1ª (Miranda de Ebro-Empalme). La decisión de unificar ambos sistemas de vía recayó en favor del carril sistema Vignoles, precisamente el carril inventado por el ingeniero jefe de la Compañía, Charles Blacker Vignoles. Una firma también británica, en este caso *Thomas Brassey & Co.*, sería la encargada de la ejecución material de los trabajos de construcción.

A medida que avanzaban las obras, una mayor confianza iba apoderándose de los directivos de la empresa, que veían cada vez más próxima su conclusión y la apertura al tráfico de la línea. Sobre todo, tras contratarse la totalidad de las obras correspondientes a la Sección 2ª, que, por su especial dificultad, no habían dejado de suscitar profundas incertidumbres. Así se expresaban, a este respecto, ante la Junta General de Accionistas celebrada el 29 de Abril de 1860: "No ocurriendo sucesos ó entorpecimientos extraordinarios, al principiar el año 1862, estará abierta al tráfico la línea desde Bilbao hasta Miranda de Ebro, venciendo la dificultad mayor que se presentaba á la empresa por las circunstancias

¹⁵ Cipriano Segundo Montesino y Estrada (1817-1901), duque consorte de la Victoria, conde consorte de Luchana. Gran Cruz de Carlos III. Director General de Obras Públicas.

peculiares á esta sección, cuyas obras son para doble vía. ¡Ojalá que para aquella época llegara á la expresada villa el ferro-carril del Norte, que debe atravesarla viniendo de la capital del Reino por las provincias productoras y consumidoras de Castilla la Vieja, para que desde luego se logre uno de los objetivos principales de la conce-

sion de nuestra línea!". Las mayores esperanzas expresaban, igualmente, respecto al futuro de la empresa, tras la conclusión de la totalidad de la línea, la cual afirmaban: "Nos enlazará con el ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, y por consiguiente con el interior del Reino y su capital por un lado, y con Aragon y Cataluña por otro, for-

mando así el camino directo del Mediterráneo al Océano al través de varias de las provincias mas industriosas, pobladas y ricas del Reino".¹⁶

16) Memoria de la Administración á la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Compañía del Ferro-Carril de Tudela á Bilbao. Imprenta y Litografía de Juan E. Delmás. Bilbao, 1860.

Viaducto de La Peña, situado en las cercanías de la capital vizcaína. Ministerio de Cultura.



Sin embargo, las dudas y dificultades no habían terminado. Las importantes obras a realizar en los trozos 3º y 4º presentaron mayores inconvenientes de los previstos, lo que motivó un considerable retraso en la ejecución de los trabajos. Las obras de la Sección 1ª (Miranda de Ebro-Empalme),

avanzaban cuanto podían, si bien vinieron a causar una gran desazón las dudas que se suscitaron respecto a la idoneidad del trazado previsto entre San Martín y Alcanadre, a orillas del Ebro, en el paraje de Aradón. Por orden gubernativa se suspendieron las labores, a fin de determinar la

posibilidad de un trazado alternativo que reuniera mayores garantías de seguridad. Finalmente, mediante ciertas obras de rectificación y refuerzo en la margen derecha del río vino a solventarse la cuestión y a alejar la amenaza de una variación del trazado en 30 kilómetros de su extensión.

*Viaducto de Miravalles, otra de las obras de fábrica, construidas en el ascenso de la línea hacia la divisoria.
Ministerio de Cultura.*



11. EL MATERIAL DE EXPLOTACIÓN

Respecto al material de explotación con el que hacer frente al servicio, en Abril de 1862 se encontraban ya en la estación de la capital vizcaína las 6 primeras locomotoras recibidas por la empresa, así como otra serie de vehículos, hallándose en pleno proceso de embarque y traslado a España el resto del material contratado. Éste ascendía a un total de 55 locomotoras, y varios centenares de vehículos remolcados, entre coches, furgones y vagones. 8 de los coches de viajeros no llegarían nunca a Bilbao, a causa del naufragio del buque a bordo del que eran conducidos a nuestro país.

Una vez en España todo ese material, podría comprobarse que el número de locomotoras era excesivo para el servicio a prestar. Por el contrario, el de vagones resultaría insuficiente para el considerable tráfico que debía afrontarse. Fruto de

Locomotora de rodaje 120 y tender remolcado, perteneciente a la serie 7-26 y 35-55. Concretamente se trata de la nº 35, que ostentaba el nombre propio de "Alfaro". Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español.



esto último, sería necesaria la adquisición de 357 vagones más, los cuales llegarían progresivamente

a Bilbao. Por otra parte, sería adquirida por la empresa una locomotora destinada al mantenimiento de vía, así como diversos vagones con idéntica finalidad.

El material remolcado no ofrecería una especial significación, por más que se tratara de material sólidamente construido por afamadas casa británicas. Sin embargo, sí presentaría alguna novedad el material de tracción adquirido. Las locomotoras, a excepción de la máquina para el mantenimiento de vía, se dividirían en tres series. Dos de ellas de cierta singularidad por ir dotadas de un avantrén delantero destinado a facilitar la inscripción en las numerosas curvas que presentaba el trayecto. Especialmente, en la Sección 2ª, entre Bilbao y Miranda de Ebro.

Este tipo de locomotoras de rodaje 220, ambas locomotoras-tender con cilindros exteriores, se distribuyeron en dos series. La primera fue la numerada 1-6 y su construcción corrió a cargo de la casa británica *William Fairbairn & Sons*, de Manchester. La segunda tuvo asignadas, inicialmente, las matrículas 48-55 (posteriores 27-34) y su construcción fue obra de la firma *Beyer, Peacock & Co.*, también de Manchester. Ambas series fueron muy ponderadas en la época, especialmente por Cipriano Segundo Montesino,

Técnicos de la empresa, en el paraje de Aradón, a orillas del Ebro, estudiando las importantes obras de refuerzo que fue necesario acometer ante los desprendimientos y las avenidas del río. Ministerio de Cultura.



*Estación en Barcelona de la línea de Zaragoza, con la que se completaba el eje ferroviario entre el Cantábrico y el Mediterráneo.
Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español*



quien tuvo una responsabilidad directa en su adquisición, en su calidad de director gerente de la empresa.

En relación a las locomotoras construidas por *William Fairbairn & Sons* manifestaba Montesino: “La excelencia de los productos de los talleres de Fairbairn es de todos conocida, y en nuestros ferro-carriles mismos tenemos las pruebas. De allí han salido algunas de las locomotoras de la línea de Tudela á Bilbao, destinadas á recorrer la parte mas accidentada desde Bilbao á la divisoria, trayecto en donde son numerosas las curvas de 300 metros y las rampas llegan á 0,143 por metro en una longitud no interrumpida de 17 kilómetros, cuajada de curvas”. Igualmente, al referirse a las construidas por *Beyer, Peacock & Co.*, afirmaba: “Las hechas para esta última línea funcionan perfectamente, pasando con facilidad las curvas de 300 metros de radio. Al efecto las ruedas delanteras forman avantren, oscilando con el eje que las lleva alrededor de un punto fijo, situado á la proximidad del eje central”.¹⁷

La tercera serie de locomotoras adquiridas por la Compañía fue la que englobó las locomotoras que tuvieron inicialmente asignadas las matrículas 7-47 (posteriores 7-26 y 35-55) y su construcción corrió también a cargo de *Beyer, Peacock & Co.* En este caso se trataba de locomotoras mixtas de rodaje 120 y ténder remolcado que no presentaban singularidades especiales. Al igual que las otras locomotoras de la empresa salidas de los mismos talleres, darían muy buen resultado.¹⁸

17) *Memoria presentada por el Ilmo. Sr. D. Cipriano Segundo Montesinos, como individuo de la Comisión encargada del estudio de la Exposición Internacional de Londres de 1862.* Imprenta Nacional. Madrid, 1863.

18) Dado el excedente de material de tracción de la empresa, concretado en las locomotoras de esta serie, varias de ellas fueron vendidas posteriormente a otras administraciones ferroviarias. En todas ellas prestaron eficaz servicio durante décadas.

12. CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS E INAUGURACIÓN

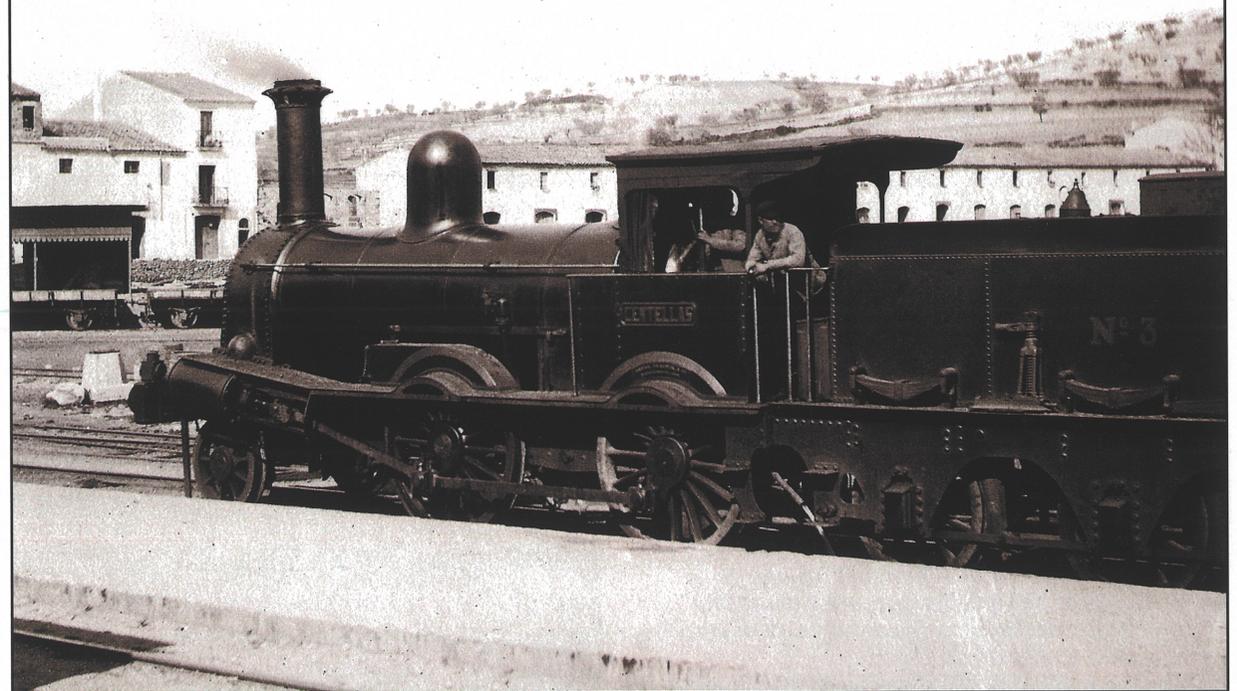
Con todo ello, y mientras seguía la incesante llegada del material de explotación, en torno al verano de 1862 fueron progresivamente quedando concluidos los movimientos de tierra que restaban. Concretamente, en el Trozo 1º, entre Miranda de Ebro y Haro, en el 2º, entre Haro y Cenicero, en el 3º, entre Cenicero y Logroño, en el 4º, entre Logroño y Alcanadre, y en el 5º, entre Alcanadre y Calahorra. Quedaron también prácticamente concluidos en los trozos restantes (6º y 7º) hasta la Venta de Castejón, punto extremo de línea. Por su parte, se hallaban también muy avanzadas o concluidas las obras de fábrica, toda

vez que se avanzaba en los preparativos para el asiento de vía.

Por lo que hace a las construcciones, en aquellas fechas se hallaba finalizado el edificio de viajeros provisional construido en la capital vizcaína, mientras se concluían los edificios definitivos. Las cocheras para el material de explotación, así como los talleres de reparación y los almacenes para mercancías, también se hallaban terminados. Las estaciones de la Sección 2ª estaban finalizadas o en construcción, iniciándose la de Miranda de Ebro. Las de la Sección 1ª faltaban por construir en su totalidad.

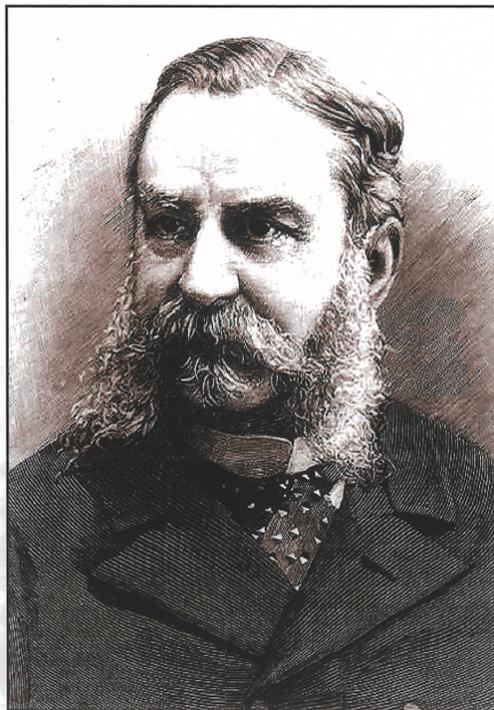
A lo largo del resto del año 1862 fueron avanzando notablemente los trabajos, quedando con-

*Una de las locomotoras enajenadas por la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, prestando servicio en la línea catalana administrada por la Sociedad Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas. Se trata de la matriculada con el nº 3 en esta última empresa, cuyo nombre propio pasó a ser el de “Centellas”.
Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español.*



cluidos muchos de ellos. Así, en Agosto, el ministro de Fomento, Antonio de Aguilar y Correa, pudo ya recorrer todo el trayecto entre Bilbao y Miranda de Ebro al frente de una nutrida representación gubernamental. No obstante, las fuertes lluvias del otoño de aquel año vinieron a complicar todas las previsiones.

Las dificultades surgidas harían que hasta finales de Febrero de 1863 no se recibiera la correspondiente autorización oficial para el inicio del servicio. Tras ello, el 1 de Marzo siguiente tenía lugar el ansiado acto inaugural. El día 2 se iniciaba la explotación entre Bilbao y Miranda de Ebro, si bien el tráfico de viajeros quedaba limitado al tramo entre Bilbao y Orduña.

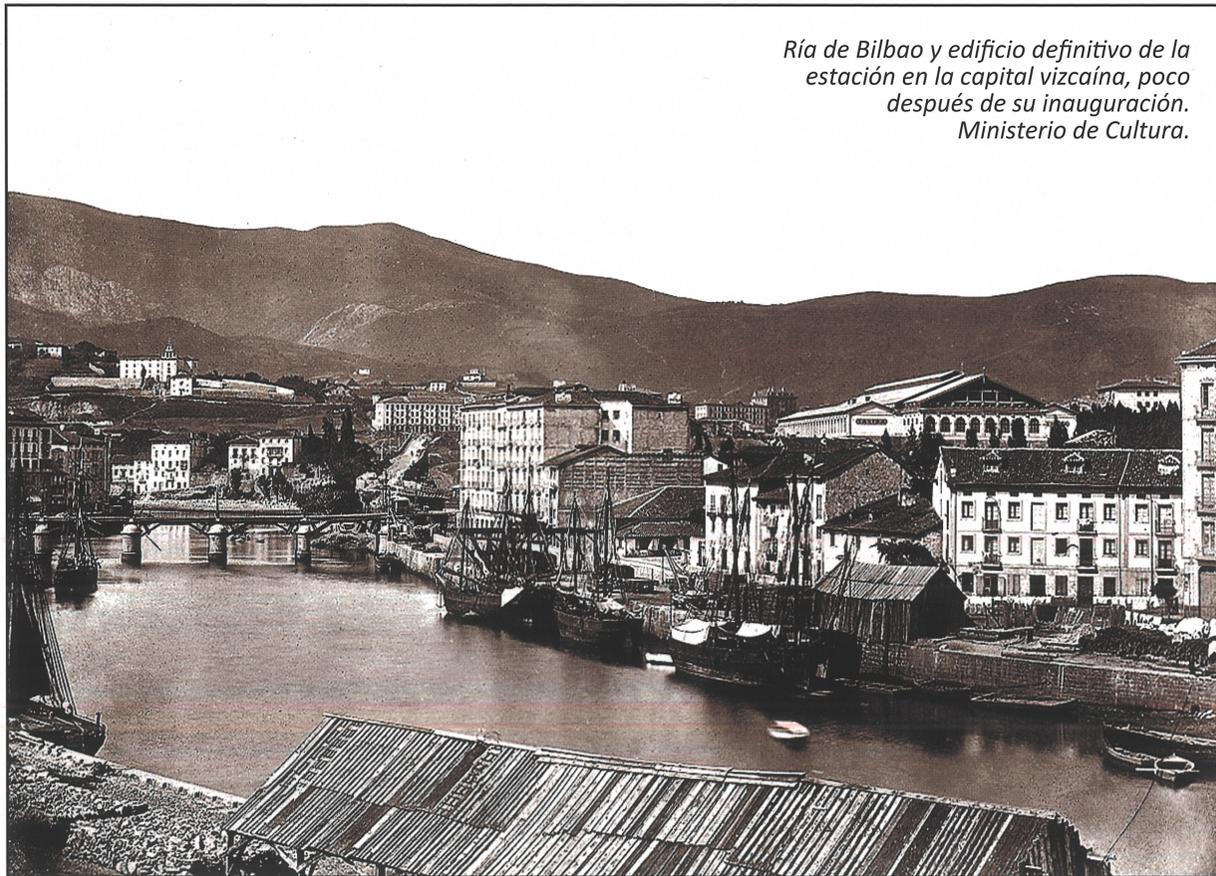


Antonio Aguilar Correa, VIII marqués de la Vega de Armijo. Ministro de Fomento que, al frente de una representación oficial, recorrió las obras de la Sección 2ª de la línea en Agosto de 1862. Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español

A la par que se iniciaba la explotación, se acometían con la mayor celeridad las obras restantes. Sobre todo las de la Sección 1ª, que eran las que mayores retrasos acumulaban. Con ello, el 18 de Mayo se extendió la explotación hasta la localidad de Haro. Poco más tarde, concluido lo imprescindible y obtenidas las autorizaciones de rigor, el 31 de Agosto de 1863 entraba en explotación el resto del trayecto. Finalmente, quedaba abierta la totalidad de la línea férrea que conectaba la capital vizcaína con el resto de nuestra red ferroviaria. Los esfuerzos de décadas para lograr que el importante puerto de Bilbao no quedara aislado sino eficazmente conectado con el interior peninsular se habían visto final y felizmen-

te coronados por el éxito. Lógica era, pues, la satisfacción de los directivos de la empresa que poco antes se habían adelantado a expresar: "Se aproxima, señores, el momento anhelado de que veamos coronados nuestros esfuerzos, con la terminación y explotación de toda la línea de provenir halagüeño, que es un timbre de gloria para todos los que, henchidos de fé y de patriótico celo, pusieron sus fortunas en una empresa cuya magnitud y grandiosidad hoy se comprende bien y se palpa".¹⁹

19) *Memoria de la Administración á la Junta General de Accionistas de la Compañía del Ferro-Carril de Tudela á Bilbao.* Imprenta y Litografía de Juan E. Delmás. Bilbao, 1862.



Ría de Bilbao y edificio definitivo de la estación en la capital vizcaína, poco después de su inauguración. Ministerio de Cultura.

*Estación de Castejón, extremo inferior de la línea de Bilbao y punto de empalme con la línea de Zaragoza a Alsasua.
Ministerio de Cultura.*

