

VI Congreso de Historia Ferroviaria. Vitoria-Gasteiz, 2012

Olaizola Elordi, Juanjo

La primera semana de septiembre de 2012, en coincidencia con la conmemoración del sesquicentenario del ferrocarril en Euskadi, se celebró en Vitoria/Gasteiz el VI Congreso de Historia Ferroviaria. En el encuentro, que contó con la presencia de más de un centenar de asistentes, se expusieron 59 comunicaciones, en las que quedaron plasmadas las más recientes investigaciones en la materia.

En el otoño de 1998, se celebró en Alicante el primer Congreso de Historia Ferroviaria, convocado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles dentro de un amplio programa de actividades organizado por esta institución con el propósito de conmemorar el sesquicentenario del primer ferrocarril en la España peninsular. Gracias al éxito de esta primera convocatoria, respaldada por el gran número de asistentes y la calidad de las ponencias y comunicaciones presentadas al encuentro, se pudo constatar la notable actividad investigadora que, en aquel momento, se estaba desarrollando en el campo de la historia de este medio de transporte en España, tanto en el ámbito universitario como en el de los nuevos museos ferroviarios creados en las dos últimas décadas de la pasada centuria, sin olvidar la importante labor de recuperación y divulgación de la historia y el patrimonio ferroviario que, desde hacía más de medio siglo, estaban desarrollando las diversas asociaciones de amigos del ferrocarril repartidas por toda la península.

Los buenos resultados cosechados en el congreso de Alicante, impulsaron a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles a dar continuidad a esta iniciativa que, con carácter trianual, se ha venido celebrando en diversos puntos de la geografía nacional. Así, la segunda edición tuvo lugar en Aranjuez (Madrid) el año 2001, seguida el 2003 por la celebrada en Gijón (Asturias), el 2006 en Málaga y el 2009 en Palma de Mallorca. En todas las convocatorias se ha contado con la colaboración de diferentes instituciones locales y uno de sus principales objetivos ha sido facilitar la puesta en valor de los trabajos de investigación relativos a la historia de los ferrocarriles de cada una de los territorios en los que se ha celebrado el congreso, con sesiones planteadas específicamente para ello. Además, al igual que la primera convocatoria, que se organizó en coincidencia con la celebración del 150 aniversario del ferrocarril en España, este espíritu fundacional se ha mantenido en

otros encuentros como los de Aranjuez o Gijón, que tuvieron lugar en los años en los que se conmemoraba el sesquicentenario de los primeros ferrocarriles de ambas ciudades.

Ante el innegable interés científico de este certamen y dado que en el año 2012 estaba previsto conmemorar el 150 aniversario del primer ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a partir de 2007, el Museo Vasco del Ferrocarril, institución entonces dependiente de la Sociedad Pública del Gobierno Vasco EuskoTren y que había participado de forma activa en las anteriores convocatorias, inició las primeras gestiones para que la sexta edición del Congreso de Historia Ferroviaria pudiera celebrarse en Vitoria/Gasteiz. No en vano, fue esta ciudad la primera de las tres capitales vascas en contemplar el paso de las humeantes locomotoras de vapor en el año 1862, fecha relativamente tardía en comparación con otras regiones europeas e, incluso, de la península ibérica, donde los primeros trenes entre Barcelona y Mataró habían iniciado su andadura catorce años atrás, en concreto, el 28 de octubre de 1848.

Los primeros antecedentes de este medio de transporte en nuestra comunidad autónoma se remontan a la temprana fecha de 1832, tan sólo dos años después de que se hubiera inaugurado el primer ferrocarril del mundo entre las ciudades inglesas de Liverpool y Manchester, acontecimiento que tuvo lugar el 15 de septiembre de 1830. Fue en dicho año cuando Pedro Novia Salcedo presentó su *Plan de Iguala* para la reconstrucción y modernización de la red de caminos del territorio Foral de Bizkaia, propuesta que incluía, por primera vez en Euskadi, la posibilidad de establecer un «Camino de Hierro» entre Bilbao y Balmaseda que, en el futuro, podría ampliarse hacia Burgos y el corazón de la península. Lamentablemente, el estallido de la primera guerra carlista, así como la posterior abolición de los fueros, paralizó el desarrollo de este proyecto pionero.

Tras el fracaso de la iniciativa de Novia Salcedo y una vez recuperado el país de los estragos de la guerra, fueron nuevamente las instituciones vizcaínas las que, a partir de 1845, retomaron el proyecto y promovieron la construcción de un ferrocarril de Madrid a Bilbao que, además, prolongaría su recorrido hasta Donostia y la frontera del Bidasoa. Para afrontar este gran reto contrataron al reputado ingeniero británico Alexander Ross, quién junto a Stephenson y Brunel está considerado como uno de los padres del ferrocarril; se estudió el trazado más conveniente y se obtuvo del gobierno central la preceptiva concesión administrativa. Incluso se llegó a formar una Compañía explotadora pero la crisis que experimentaron las principales bolsas europeas en aquellos años, alejó los ingentes capitales necesarios para materializar tan ambiciosa iniciativa y, aunque en última instancia se traspasó la concesión al polémico banquero José de Salamanca, el proyecto quedó nuevamente frustrado.

Tras los sucesivos fracasos, el definitivo despegue del nuevo medio de transporte en Euskadi solo fue posible gracias a la promulgación de las leyes de Banca y de Ferrocarriles, aprobadas por los gobiernos del Bienio Liberal en 1855 y 1856, respectivamente. Ambas normas legales, que consolidaron un modelo ferroviario fundamentado en la iniciativa privada y regulado mediante concesiones administrativas, permitieron la constitución de grandes empresas ferroviarias, así como de los necesarios órganos para la financiación de la ingente inversión necesaria para

la construcción de las nuevas vías férreas. En ese mismo año de 1856, el Crédito Mobiliario Español, filial de su homónimo francés y propiedad de los Hermanos Peireire, obtuvo la concesión del Ferrocarril de Madrid a Irún, cuyo trazado finalmente dejó a un lado Bilbao, para pasar por Vitoria y el corazón de Gipuzkoa en su camino hacia la frontera del Bidasoa.

Iniciadas las primeras obras del Ferrocarril del Norte en Valladolid el año 1856, en territorio vasco no se emprendieron oficialmente los trabajos hasta el 22 de junio de 1858, en Gipuzkoa, y unas semanas después, el 2 de agosto, en Araba. Como es fácil suponer, la construcción de la nueva vía fue más sencilla a lo largo de la poco accidentada Llanada Alavesa y, de hecho, fue en este tramo donde circuló por primera vez la locomotora de vapor. Cabe señalar que, hasta la fecha, numerosas publicaciones han señalado una fecha equivocada, el 13 de abril de 1862, como el día en que se inauguró el tramo de Miranda de Ebro a Vitoria/Gasteiz y Olazti/Olazagutía. Afortunadamente, gracias a las hemerotecas se puede comprobar como este acontecimiento tuvo lugar semanas antes, ya que, como recoge el periódico *Irurac-Bat* en su edición del 7 de marzo de 1862, el viaje inaugural se realizó la víspera en dos etapas: la primera desde Vitoria/Gasteiz hasta la estación navarra de Olazti/Olazagutia para, tras regresar a la capital alavesa, cubrir el trayecto inverso hasta la villa burgalesa de Miranda de Ebro.

Todavía fue preciso que transcurrieran otros dos años para que pudieran concluir las obras en el difícil descenso desde la llanada hacia el Cantábrico, entre Olazti/Olazagutía y Beasain, trayecto que incluía obras de una envergadura desconocida hasta entonces en Euskadi, como es el caso del viaducto de Ormaiztegi, con 289 metros de estructura metálica, o la perforación de los 22 túneles que jalonan los 47 kilómetros de descenso de la cordillera, entre los que destaca sin duda el de Oazurza o «túnel aundi» que, con 2.957 metros ostentó durante dos décadas el récord de longitud de esta clase de obras en la península ibérica. Finalmente, el 15 de agosto de 1864, un tren procedente de la capital de España y en el que viajaba el rey consorte Francisco de Asís, culminaba la inauguración del ferrocarril de Madrid a Irún así como la primera conexión internacional de los ferrocarriles españoles a través del Bidasoa. Entre los periodistas que asistieron a tan magno evento se encontraba el poeta Gustavo Adolfo Becquer, quien narró la experiencia en una intensa crónica publicada en el diario *El Contemporáneo*, bajo el singular título «Caso de Ablativo».

Como se ha visto, Bizkaia quedó al margen de la nueva vía de comunicación por lo que, con el propósito de evitar el aislamiento del mundo moderno y las consecuencias que esta circunstancia podía acarrear para su naciente industria y comercio, las fuerzas políticas, sociales y económicas del territorio se movilizaron con el propósito de construir un ferrocarril que permitiera enlazar la capital vizcaína con la línea general de Madrid a Irún. El apoyo que pronto recibió la iniciativa por parte de determinados grupos de presión de la Rioja impulsó finalmente la ampliación del proyecto inicial y la construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, con enlace en la primera localidad con el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona, aunque finalmente este empalme se estableció en Castejón de Ebro. La conexión con el Ferrocarril del Norte se realizó en la estación de Miranda de Ebro, en detrimento de Vitoria/Gasteiz. Para ello, en 1858 se fundó en la capital vizcaína el Banco de

Bilbao, institución que nacía con un objetivo prioritario: financiar los trabajos de construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, cuyas obras, a diferencia del Norte, serían sufragadas mayoritariamente con capitales locales. Lamentablemente, el coste final de esta infraestructura, inaugurada en toda su longitud el 31 de Agosto de 1863, prácticamente triplicó las cifras inicialmente presupuestadas y, en consecuencia, la vida económica de la empresa fue muy difícil a pesar de que el tráfico respondió a las expectativas iniciales. De hecho, los beneficios que generaba la explotación nunca fueron suficientes para afrontar la amortización y los intereses de la gran deuda que arrastraba la compañía. Además, el estallido de la segunda guerra carlista implicó una sucesión de sabotajes y atentados que, finalmente, desembocaron en la completa paralización del servicio. En consecuencia, la empresa entró en una aguda crisis que solamente se solventaría con su absorción por parte de la poderosa Compañía del Norte en 1878, lo que acarrió la ruina de muchos de los que invirtieron sus ahorros en el proyecto.

La quiebra del ferrocarril de Tudela a Bilbao representa un hito fundamental para entender el desarrollo posterior de los ferrocarriles no solo en Euskadi sino también en buena parte de la cornisa cantábrica, ya que retrajo al capital local de nuevas aventuras ferroviarias. De hecho, no sería hasta 1882, cuando los inversores se volvieron a interesar por este tipo de negocios con la construcción del modesto ferrocarril de Bilbao a Durango. Sin embargo, este pequeño tren, que registró



Obras de construcción del Ferrocarril del Norte, 1863 (Museo Vasco del Ferrocarril)

desde sus inicios un gran éxito económico y comercial, se construyó con un ancho de vía inferior al normal español, en concreto, con una separación de un metro entre las caras interiores de sus carriles: la denominada vía métrica. De este modo, la construcción del trazado fue más económica y, además, se pudieron cumplir con rigor los presupuestos del proyecto. En consecuencia, en los círculos financieros de Bizkaia se llegó a la conclusión de que tan sólo los ferrocarriles de vía estrecha podían ser rentables en un territorio con una orografía tan accidentada como el País Vasco.

Este hecho implicó un inusitado desarrollo de esta clase de ferrocarriles, construyéndose en vía métrica líneas que, como las de Bilbao a San Sebastián o de Santander a Bilbao, deberían haberse establecido en vía normal, así como un gran número de líneas complementarias como las de Bilbao a Las Arenas y Plentzia, Amorebieta a Gernika, Durango a Elorrio, Vasco-Navarro, Urola, Plazaola y un largo etcétera. En consecuencia, cuando en 1927 se completó la construcción de la red ferroviaria del País Vasco, el territorio disponía de 310 kilómetros de vías en ancho normal, mientras que la cifra de los de vía estrecha era netamente superior, con 515 kilómetros explotados por un total de 12 empresas concesionarias, todas ellas privadas con la excepción del ferrocarril de Zumaia a Zumárraga, que había sido construido por la Diputación de Gipuzkoa, y el de Bergara a Vitoria/Gasteiz y Estella, perteneciente a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado. Además, Euskadi contaba en aquella época con numerosos ferrocarriles mineros e industriales de servicio particular, que atendían las necesidades de transporte de los principales yacimientos y las factorías más destacadas, algunas de ellas, a su vez, importantes proveedores del sector ferroviario, así como una densa red de tranvías urbanos e interurbanos en Bilbao y Donostia que sumaban otros 175 kilómetros de vías férreas.

Trenes mineros, de vía estrecha y tranvías compensaron en pocos años el lento desarrollo inicial de la red ferroviaria convencional en Euskadi, hasta llegar a convertir al territorio en el que disponía la mayor densidad de ferrocarriles por kilómetro cuadrado y habitante de toda España, que alcanzó niveles similares a las regiones más desarrolladas de Europa. Además, en los años previos a la contienda civil, muchas de las concesionarias ferroviarias disponían de los mayores adelantos de la época, entre los que, sin duda, destaca la tracción eléctrica que, en 1938, había reemplazado a las locomotoras de vapor en 455 kilómetros de vías férreas. Esta cifra representaba el 55% de la red ferroviaria vasca y el 40% del total de las electrificaciones españolas, lo que pone de relieve el gran desarrollo que alcanzaron en Euskadi las más modernas tecnologías ferroviarias en aquellos años.

El importante desarrollo del ferrocarril en Euskadi, la diversidad de iniciativas empresariales que impulsaron la construcción de la red y la gran variedad de tecnologías utilizadas en su explotación, han convertido a este sistema de transporte en objeto de interés para investigadores y curiosos, al mismo tiempo que ha generado un valiosísimo patrimonio cultural que, en buena medida, ha sido preservado en los últimos veinte años por el Museo Vasco del Ferrocarril, situado en las antiguas instalaciones del ferrocarril del Urola en Azpeitia (Gipuzkoa). En definitiva, la rica historia del ferrocarril vasco es, sin duda alguna, materia de gran interés para su análisis científico en un congreso de historia ferroviaria, convocado

en coincidencia con la conmemoración del sesquicentenario de este medio de transporte en la Comunidad.

Por todo lo antes referido, para la celebración del VI Congreso de Historia Ferroviaria se eligió la ciudad de Vitoria/Gasteiz, no en vano y como ya se ha señalado, fue la primera capital de la Comunidad Autónoma Vasca en disponer, hace siglo y medio, de un servicio ferroviario. Organizado, como ya es tradicional, por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la cita contó con el patrocinio de la sociedad pública del Gobierno Vasco, EuskoTren, así como de la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril y la colaboración del Ayuntamiento de la capital alavesa, la organización Vitoria/Gasteiz Green Capital, el Ministerio de Fomento y las empresas de transporte Renfe y Alsa.

Para la organización del VI Congreso de Historia Ferroviaria, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles convocó un comité científico presidido por el catedrático de historia de la Universidad del País Vasco, D. Manuel González Portilla y conformado por otros 19 miembros pertenecientes a diversas universidades (Universidad del País Vasco, Universidad de Deusto, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Universidad de Granada, Universidad Complutense de Madrid, Universidad de las Islas Baleares, Universidad de Alicante y Universidad de Valladolid), así como al Museo del Ferrocarril de Madrid y la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril. El citado comité, tras valorar detenidamente todas las propuestas recibidas en el plazo establecido al efecto, seleccionó un total de 59 comunicaciones, de indudable nivel científico, fruto del riguroso trabajo de 51 investigadores nacionales y otros 18 procedentes de Alemania, Argentina, Austria, Bélgica, Brasil, Estados Unidos, Francia, Italia, Portugal y Ucrania.

Los días 5, 6 y 7 de septiembre el gasteiztarra Palacio de Congresos Europa acogió a los más de cien investigadores y estudiosos que asistieron al VI Congreso de Historia Ferroviaria. La inauguración del evento, que tuvo lugar en el Auditorio Francisco de Vitoria el mismo día 5 de septiembre, a las 9:30 horas, corrió a cargo del alcalde de Vitoria, Javier Ignacio Maroto Aranzábal, al que acompañaron en el acto D. Manuel Niño González, Director General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; Javier de Andrés Guerra, Diputado General de Álava; D. Iñaki Arriola López, Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco y Juan Pedro Pastor Valdés, Director Gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Una vez concluidos los discursos protocolarios, el congreso dio paso a la conferencia inaugural, impartida por la catedrática de la Universidad de Valencia, Dña. Inmaculada Aguilar Civera bajo el título *50 años de patrimonio ferroviario. La evolución del concepto de monumento*.

Finalizado el acto oficial de apertura, los congresistas se trasladaron a la sala Gasteiz, donde se desarrollarían seis de las siete sesiones en las que se distribuyó el Congreso. La primera de ellas, que contó como relator con la presencia del profesor de la Universidad del País Vasco Pedro A. Novo López, fue precisamente la dedicada a las comunicaciones en las que se analizaba la historia de los ferrocarriles del País Vasco desde diferentes perspectivas y puntos de vista y que quedaron plasmadas en un total de once ponencias.

La primera de las comunicaciones presentadas a esta sesión, obra del profesor de la Universidad de Deusto, Ángel Ormaechea, estaba dedicada al estudio

de los ferrocarriles mineros en el País Vasco. En su ponencia, además de poner de relieve el destacado papel que jugaron esta clase de vías férreas en el desarrollo de la minería en Bizkaia, Ormaechea analizó algunos precedentes de gran singularidad, en concreto, el proyecto de ferrocarril monorraíl sistema Palmer, que propusiera en fecha tan temprana como 1827 Gregorio González de Azaola.

Tras la intervención de Ángel Ormaechea, Olga Macías Muñoz, de la Universidad del País Vasco presentó dos comunicaciones, la primera de ellas dedicada al estudio de los modelos económicos que determinaron la implantación del ferrocarril en Vizcaya y, la segunda, al análisis de los diversos orígenes de los inversores que financiaron y gestionaron una de las principales empresas ferroviarias de Euskadi: la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados que unía con sus trenes Bilbao con Donostia.

A continuación, Rocío García Abad y Arantza Pareja Alonso, de la Universidad del País Vasco, presentaron una comunicación que bajo el título *Red ferroviaria y flujos migratorios hacia la Ría de Bilbao*, buscaba visualizar la geografía de esta inmigración y su relación con el desarrollo de la red ferroviaria. Su interesante ponencia fue seguida por la aportada por Manuel González Portilla, José Urrutikoe-txea y Karmele Zarraga, todos ellos también de la Universidad del País Vasco, dedicada al análisis de las relaciones entre el ferrocarril y el capital humano, como eslabones fundamentales en el proceso de modernización del País Vasco en las últimas décadas del siglo XIX y buena parte del XX.

Susana Serrano y Pedro A. Novo, de la Universidad del País Vasco, plantearon a los congresistas las oportunidades y conflictos que generó el desarrollo de la red ferroviaria en Bilbao, caracterizada por la notable dispersión de las infraestructuras, lo que tuvo como consecuencia más relevante el hecho de que la capital vizcaína llegara a contar con hasta seis estaciones de término, cifra no superada por ninguna otra ciudad española. Por su parte, Carlos Larrínaga Rodríguez, de la Universidad de Granada, analizó en su comunicación el papel que protagonizó el ferrocarril en el desarrollo de la red de balnearios en el País Vasco y las consecuencias que tuvo para los principales centros termales su proximidad o lejanía a las estaciones por las que llegaban sus clientes.

Una de las comunicaciones más singulares presentadas en esta sesión fue la que ofreció el miembro de Eusko Ikaskuntza, Juan Pardo San Gil, al descubrir una faceta de los ferrocarriles vascos que, hasta el momento, apenas había sido tratada por la historiografía: la explotación de las vías férreas situadas en las zonas dominadas por los carlistas durante la segunda guerra. Por su parte, Juanjo Olaizola Elordi, del Museo Vasco del Ferrocarril, planteó una visión global sobre los orígenes y evolución del sector de construcción de material para ferrocarriles en Euskadi, industria que, nacida al calor de las políticas proteccionistas de finales del siglo XIX, ha sabido evolucionar y adaptarse a las circunstancias hasta convertirse en la actualidad en uno de los principales protagonistas de las exportaciones vascas.

La sesión concluyó con dos comunicaciones presentadas por los profesores de la Universidad del País Vasco, Rafael Ruzafa Ortega y Mikel Aizpuru. El primero planteó a los congresistas las implicaciones sociales de la construcción ferroviaria en el norte de España a mediados del siglo XIX mientras que su colega

analizó el reflejo del tren, generalmente positivo, en la rica tradición literaria oral de Euskadi.

La segunda sesión del congreso, celebrada el mismo miércoles 5 de septiembre a partir de las 16:00 horas, estuvo moderada por el profesor Carlos Larrínaga Rodríguez, y en ella se analizaron las vinculaciones existentes entre el ferrocarril y el desarrollo de un nuevo fenómeno en aquel tiempo: el turismo. Para ello se contó con un total de ocho comunicaciones en las que, por una parte, se estudiaron cuestiones locales, como la presentada por Juanjo Olaizola Elordi bajo el título *Ferrocarril y Turismo en San Sebastián, 1864-1914*, en la que analizaba la gran influencia que tuvo este medio de transporte, tanto para facilitar el traslado de los veraneantes hasta la capital guipuzcoana, como para proporcionar nuevos atractivos y alicientes a los turistas para los que viajar en tren, tranvía o funicular, se convertía por sí solo en una magnífica alternativa de ocio. En consecuencia, el tren permitió la consolidación de San Sebastián como uno de los principales destinos turísticos europeos en los años previos a la primera guerra mundial. Por su parte, Rafael Barquín Gil, planteó una visión global sobre la evolución del turismo y los inicios de este medio de transporte en España. Asimismo, se presentaron ponencias de investigadores procedentes de Italia, Alemania, Estados Unidos, Bélgica y Argentina, en las que se analizaron interesantes cuestiones sobre las interrelaciones entre el turismo y el ferrocarril en sus respectivos países.

La primera jornada del congreso concluyó con una nueva sesión, dedicada en esta ocasión al estudio de las conexiones ferroviarias transfronterizas tema que, al igual que el anterior, ha tenido una evidente repercusión en el devenir de este medio de transporte en Euskadi, dada la posición fronteriza del territorio. Presidida por Javier Vidal Olivares, de la Universidad de Alicante y Luis Hernández Marco, de la Universidad del País Vasco, se expusieron cinco comunicaciones, dos de ellas con directas vinculaciones con el entorno más inmediato. La primera fue la presentada por Francisco de los Cobos Arteaga y Tomás Martínez Vara en una ponencia en la que se estudiaba el papel de los hermanos Péreire en la definición de las conexiones ferroviarias franco-españolas, no en vano eran propietarios de las dos empresas que explotaban los ferrocarriles a ambos lados de la frontera: Midi, en el Sur de Francia, y Norte en España. La segunda, obra de Juanjo Olaizola Elordi, estuvo dedicada al análisis de la historia del tren de Donostia a Hendaiia, el popular «Topo», el único ferrocarril internacional de vía estrecha de la península ibérica y que este año cumple, precisamente, su primer centenario.

En las otras tres comunicaciones presentadas a esta sesión se estudiaron, entre otras cuestiones, las relaciones transfronterizas en Saboya y la influencia de los sucesivos cambios de fronteras que experimentó esta región a lo largo del siglo XIX, la singular historia del ferrocarril de Chernivtsi a Odessa, en la extinta Unión Soviética y el papel protagonizado por el estamento militar portugués en el desarrollo de los diversos proyectos de enlaces ferroviarios hacia la frontera española.

Una vez finalizadas las tres primeras sesiones, los congresistas se desplazaron al cercano palacio renacentista de Eskoriatza-Eskibel, lugar en el que, a las 20:00 horas, se inauguró una exposición conmemorativa del sesquicentenario de la llegada del tren a la capital alavesa organizada por la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril con el título *150 años de ferrocarril en Euskadi-Burdinbidearen 150*



Inauguración del Ferrocarril del Norte en San Sebastián, 14 de agosto de 1864 (Museo Vasco del Ferrocarril)

urte Euskadin. La muestra, desarrollada bajo el comisariado del profesor Carlos Larínaga Rodríguez, exponía algunos de los fondos más destacados del museo azpeitiarra y se mantuvo abierta al público hasta el 21 de octubre, periodo en el que recibió a más de 12.000 visitantes.

La jornada del 6 de septiembre se inició con una sesión dedicada al estudio del ferrocarril en relación con otros medios de transporte y que, al igual que la anterior, contó como relatores con los profesores Javier Vidal Olivares y Luis Hernández Marco. Con un total de seis comunicaciones, en ella se estudió y debatió sobre casos concretos como la complementariedad entre el transporte fluvial y el ferroviario en el transporte de traviesas procedentes de las explotaciones forestales de la sierra de Cazorla (Andalucía), las relaciones de complementariedad o competencia entre los servicios ferroviarios y de carretera en los años previos a la Guerra Civil, la distribución intermodal del transporte en Andalucía durante el primer tercio del siglo XX, o las relaciones entre el transporte ferroviario y el marítimo en la ciudad de Palma de Mallorca. Además, también se analizaron dos casos en el extranjero: el desarrollo de la intermodalidad en el puerto de Dakar y la coordinación o competencia entre modos en Austria y Suiza durante la primera mitad del siglo XX.

Tras la oportuna pausa y café, una nueva sesión, dirigida por Juanjo Olaizola Elordi, de la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril, analizó las interrelacio-

nes entre el ferrocarril y las ciudades en perspectiva histórica. En este caso, de las ocho comunicaciones presentadas, cuatro estaban dedicadas al estudio de los transportes urbanos, en especial de los tranvías. La primera de ellas, obra del propio Juanjo Olaizola, presentaba un breve bosquejo de la rica historia del tranvía en el País Vasco, territorio que en 1920 concentraba el 24% del total de kilómetros de tranvías en explotación en España. De hecho, la extensión de los tranvías vascos solamente era inferior a los de Madrid, mientras que los guipuzcoanos ocupaban el quinto lugar en el ranking, únicamente superados, además de por Madrid y Bizkaia, por Barcelona y Valencia.

Didac Cubeiro, de la Universidad de Barcelona, presentó una interesante comunicación sobre la historia de los tranvías de Manila, centrada en el periodo en el que las islas Filipinas dependían de la administración española, mientras que Joan Alberich González, de la Universidad Rovira i Virgili, estudió en su comunicación aspectos tecnológicos de este medio de transporte, en concreto, el desarrollo de los poco conocidos tranvías de vapor en España. Por último, Ferrán Armengol Ferrer, de la Universidad Pompeu i Fabra, expuso la evolución de la regulación legislativa de los transportes urbanos en España que, a lo largo de la historia, se ha debatido entre el intervencionismo estatal y las aspiraciones de autonomía local por parte de los ayuntamientos.

En las otras cuatro comunicaciones presentadas a esta sesión se plantearon temas centrados en el urbanismo y a la presencia de las infraestructuras ferroviarias como condicionantes del desarrollo de la trama urbana de las ciudades. Para ello se analizaron casos concretos de Catalunya, Madrid y Lisboa, así como una visión más compleja sobre la influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español presentada por los profesores de la UNED Rafael Barquín y Pedro Pérez.

La sesión de tarde de esta segunda jornada, trasladó su sede desde el gasteiztarra Palacio Europa al Museo Vasco del Ferrocarril de Azpeitia (Gipuzkoa), institución que era, sin duda, el marco más adecuado para abordar la temática prevista: el patrimonio industrial ferroviario. Bajo la presidencia del profesor de la Universidad de Valladolid Luis Santos Ganges, se expusieron un total de doce comunicaciones que abordaban, por una parte, el estudio de elementos arquitectónicos e ingenieriles como la arquitectura de las electrificaciones de la Compañía del Norte, las estaciones de Miranda de Ebro, Madrid-Delicias, Valencia-Norte o las estaciones y viviendas ferroviarias en Bilbao, así como el puente ferroviario de Gor y Durcal y los viaductos de sillería del ferrocarril de Isabel II. En otras comunicaciones también se plantearon casos concretos de proyectos de recuperación del patrimonio, como es el caso de la utilización de dresinas para cubrir recorridos turísticos en líneas abandonadas de Alemania, el programa de Memoria Ferroviaria impulsado en Sao Paulo (Brasil) o la restauración de la colección de vehículos históricos ferroviarios realizada en los últimos años por la empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Finalmente otras dos ponencias desarrollaron planteamientos teóricos en relación al patrimonio ferroviario y su evolución desde el concepto de monumento al de paisaje cultural.

Finalizada la exposición de las diversas comunicaciones y el consiguiente debate, los congresistas tuvieron ocasión de realizar un viaje en tren de vapor hasta la estación de Lasao y, a su regreso, pudieron recorrer las instalaciones del mu-

seo en Azpeitia y conocer sus valiosas colecciones, en una visita guiada que corrió a cargo de Juanjo Olaizola Elordi.

La última jornada del congreso se inició a las 9:00 horas del viernes 7 de septiembre en la sala Gasteiz del Palacio de Congresos Europa, que acogió, bajo la relatoría de los profesores Tomás Martínez Vara, de la Universidad Complutense de Madrid, y Rafael Barquín, de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, la sesión general del congreso. Los diez trabajos presentados respondieron a estudios de casos españoles, e internacionales, en los que se trataron aspectos tan variados como las políticas públicas y de racionalización de los ferrocarriles ar-



Estación de Miranda de Ebro, 1965. Marcel Le Guay. (Museo Vasco del Ferrocarril).
El 6 de marzo de 1862 circuló el primer tren entre la villa burgalesa y Vitoria-Gasteiz

gentinos, la regulación de los ferrocarriles franceses y británicos, la depuración del personal ferroviario tras la Guerra Civil española, el sindicalismo anarquista, o los sistemas ferroviarios y teleféricos en las centrales eléctricas y minas del Pirineo occidental catalán, entre otros temas desarrollados en esta especie de cajón de sastre de los congresos de historia ferroviaria.

Una vez concluida la última sesión, se procedió a la clausura del congreso con una conferencia que, bajo el título *Repensar la historia: la aceleración de su proceso*, impartió el catedrático de historia de la Universidad del País Vasco D. Manuel González Portilla. Posteriormente, diversos representantes institucionales pusieron el broche final a la sexta edición del Congreso de Historia Ferroviaria. Dado su éxito, tanto de convocatoria como por el gran nivel científico de las comunicaciones presentadas al mismo, no cabe duda que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles impulsará en el año 2015 una nueva edición.

Todos los congresistas recibieron, junto a la documentación habitual en este tipo de eventos, un CD creado específicamente para este encuentro, en el que se ha recogido el contenido de todas las comunicaciones presentadas al congreso. Además, el día 6 de septiembre se aprovechó este escenario para la presentación del libro *El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*, obra del catedrático de historia Antonio Plaza Plaza. Asimismo, el 7 de septiembre la profesora de la Universidad Nacional de Tres de Febrero (Buenos Aires), Dña. Elena Salerno, presidió la presentación del último número de la Revista *TST* (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones), editada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con artículos a cargo de los investigadores Rafael Castro, José Luis García Ruiz, León Ardo Caruana, Christopher Kopoer, Florentino Moyano Jiménez, Giovanni Favero, Antonio Burgos Núñez, Juan Carlos Olmo García y María Paz Sáez Pérez.

Por último, cabe agradecer a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles que haya facilitado a todos los interesados en conocer directamente los temas debatidos en el VI Congreso de Historia Ferroviaria, el acceso a sus contenidos a través de la red. De este modo, es posible consultar y descargar gratuitamente la totalidad de las comunicaciones en la web http://www.docutren.com/congreso_vitoria/sesiones.htm Además, está previsto que, a lo largo del año 2013, la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril edite una publicación en la que se reunirán todas las ponencias relativas a la historia del ferrocarril en el País Vasco presentadas al congreso.