

LA RED DE CARRETERAS PROVINCIALES DE VIZCAYA ANTERIOR A LA IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL

Pedro A. Novo López
Universidad del País Vasco
Euskal Herriko Unibertsitatea

La importancia que tuvieron y aún hoy en día tienen los medios de comunicación terrestre es algo en lo que existe una total unanimidad dentro de la comunidad científica. Otra cosa bien distinta sucede cuando se aborda la cuestión de los transportes desde el punto de vista de las empresas dedicadas a esta actividad, la producción de nuevos servicios, o cuando se pone el acento tratando de averiguar su trascendencia como factor que aminora las desutilidades impuestas por la distancia.

En la conciencia de los pensadores de los siglos XVIII y XIX estuvo, sin duda alguna, la necesidad de dotar al país de una moderna red de carreteras que facilitara las relaciones intrarregionales, posibilitando de paso la formación de un mercado nacional más amplio. Para ello era necesaria la existencia de medios de comunicación fáciles, que absorbieran la demanda de transporte sin incidir de manera tal en el precio final de los productos que hiciera poco menos que imposible la comercialización de muchos de ellos. No hay que olvidar que la progresiva sustitución de los caminos de herradura por los carretiles suponía, de entrada, un descenso entre el 20 y el 30 por ciento en los costos del transporte¹. Y que aún así, las tarifas de transporte eran tan abultadas

¹ El costo del transporte viene dado por una serie de variables de carácter directo como pueden ser, el tipo de infraestructura viaria (estado de la misma, peajes...), la distancia, el precio y volumen de las mercancías acarreadas, la capacidad de carga de los vehículos y animales utilizados, así como otros indirectos como la premura en las entregas, seguros, pérdida y deterioros de las mercancías, etc.

que para aquellas mercancías de mucho volumen y poco valor² (cereales, paja, bienes de subsistencia, carbón, minerales, etc.), resultaba particularmente difícil su colocación en otros mercados aunque hubiera enorme necesidad de ellos³. No cabe la menor duda por lo tanto, que la mejora de los transporte resulta especialmente útil cuando beneficia a los consumidores al extender el mercado, esto es, cuando contribuye a aminorar las ventajas que los productores obtenían derivadas de su situación geográfica. Tiene de este modo, el transporte, la virtualidad de ser además de una actividad económica por sí misma, una utilidad final para todos aquellos productos susceptibles de ser acarreados, junto con la de constituir un servicio al consumidor y un factor decisivo en la ampliación e integración del mercado nacional. En una palabra, los transportes constituyen una parte vital de la corriente de utilidades que comprende el sistema económico⁴.

Sin duda, estos eran motivos suficientes para emprender la construcción y modernización de una completa red de carreteras. La monarquía borbónica habría intentado mejorar las comunicaciones viarias desde finales del siglo XVIII. Sin embargo, los continuos conflictos bélicos, la Guerra de la Convención primero y las Carlistas después, junto con la difícil situación económica, producto de las pérdidas coloniales y del mercado de la Europa del NW, habrían retrasado la construcción de una moderna y eficaz infraestructura terrestre al interior de la Península⁵.

Por lo que hace mención a las provincias exentas, tanto las instituciones provinciales y municipales, así como las entidades económicas y diversos empresarios e inversores, también fueron conscientes de la

² MADRAZO MADRAZO, Santos: «Precios del transporte y tráfico de mercancías en la España de finales del Antiguo Régimen». *Moneda y Crédito. Revista de Economía*. N.º 158. Madrid, 19181. Madrazo señala cómo la incidencia del costo de transporte es tanto más baja cuando más elevado es el valor de la mercancía y viceversa. (P. 40).

³ SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás: *Las crisis de subsistencia de España en el siglo XIX*. Rosario (Argentina), 1963. *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX*. Madrid, 1977. *España hace un siglo: Una economía dual*. Madrid, 1977. Sánchez Albornoz señala la paradoja de la frecuencia de las hambrunas habidas en determinadas zonas de la geografía nacional durante el siglo pasado, mientras que en otros lugares no muy alejados se pudrían cosechas ante las dificultades de su comercialización, dadas las deficiencias del transporte y la enorme incidencia de las tarifas de acarreo en el precio final de los bienes de subsistencia.

⁴ BONAVIA, Michael R.: *Economía de Los Transportes*. México, 1956. (P. 8).

⁵ MORAL RUIZ, Joaquín del: *Hacienda y sociedad en el Trienio Constitucional, 1820-1823*. Madrid, 1975. *Gasto público y expansión económica en España. 1845-1865. Hacienda y política en la España de «moderados y progresistas»* Madrid, 1979. MADRAZO MADRAZO, Santos: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, 1984.

importancia que para el desarrollo comercial e industrial tenía la existencia de una amplia red de carreteras. La implicación de estas instituciones irá en aumento a medida que transcurre el siglo XIX, hasta completar unas infraestructuras viarias que dieran cumplida respuesta a las necesidades reales que su economía demandaba. Sin embargo, la situación orográfica del País Vasco, y de manera especial la de Guipúzcoa y Vizcaya, no facilita en modo alguno la construcción de carreteras. Por un lado, el elevado número de montañas de la Cordillera Cantábrica⁶ con pasos por encima de los 600 metros⁷; por otro, la existencia de una hidrografía singular por la presencia de numerosos ríos, que por sus características de corta longitud y velocidad de las aguas, son susceptibles de ser utilizados para el aprovechamiento hidráulico pero no para la construcción de canales navegables; y por último, la presencia de una climatología húmeda y lluviosa, en la que el promedio de agua de lluvia caída en Bilbao entre 1886 y 1890 fue de 1.369,4 mm. en 197 días al año⁸ y una temperatura de 13°C. Estas circunstancias especiales debieron repercutir en las condiciones de la red de carreteras, suponiendo un coste adicional por kilómetro, superior en el caso de Guipúzcoa y Vizcaya, y menor en Alava. A todo ello hay que añadir que los gastos de mantenimiento de las carreteras y caminos, producto de la erosión y de las continuas lluvias debieron ser muy elevados⁹.

A pesar de todas las dificultades mencionadas, no son pocos los testimonios referidos a la actividad constructora desplegada por los vizcaínos en la primera mitad del siglo XIX. Ya Madoz señala en su Diccionario cómo «*en estos trabajos de carreteras han adquirido los vizcaínos una suma tal de conocimientos y experiencia y es tanta la afición que a aquellos han cobrado, que todos los años emigran, en no*

⁶ «El eje físico de vasconia no es un río, ni un camino terrestre (...), no es tampoco un valle, ni una llanura (...) es una cordillera: es decir, una barrera de separación entre hombres y tierras. El País Vasco se aglutina o, por decirlo mejor, se articula, se estructura a ambos lados, en las dos vertientes de una cadena montañosa. ALZOLA, José M.: *Vasconia y su destino*, Madrid, 1976. (P. 47).

⁷ Una muestra de la altura que alcanzan algunos pasos de montaña de las rutas de tráfico más importantes durante la centuria pasada la tenemos en Arlabán (617 metros), Urquiola (688), Barazar (637), Altube (599) y Orduña (866).

⁸ ECHEGARAY, Carmelo: *Geografía general del País Vasco Navarro. Vizcaya*. (P. 17).

⁹ DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS DE VIZCAYA: *Monografía sobre el método de construir y conservar los caminos*. Bilbao. s.f. La Diputación de Vizcaya desarrolla un método donde destaca como cualidades fundamentales de los caminos, que deben ser cortos, llanos, tersos y secos. «*La humedad del camino no tan sólo se opone a estas cualidades, sino que a medida que acrece, va haciendo desaparecer su facilidad y comodidad, hasta llegar a un punto en que queda completamente intransitable*». (P. 16).

*escaso número, a tomar parte en los demás caminos que se llevan a efecto en otras provincias de la nación*¹⁰» No es el único testimonio. Juan E. Delmas, quien realizara una descripción del Señorío, al referirse a los caminos afirma que «*pocos países habrá que puedan contar con tantos caminos (...) a pasar de ser eminentemente montañosa y accidentados sus terrenos, y de las dificultades que el hombre ha tenido que vencer para ejecutarlos*»¹¹. Por último, Juan Cruz Fernández, autor que escribiera un libro sobre la topografía vasca, no disimula su admiración por los caminos y carreteras aquí construidos. «*Con razón se ha dicho siempre que pocos países o ninguno tal vez, cuentan tantos y tan cómodos caminos como los que cruzan en todas las direcciones por las provincias vascongadas*»¹².

Sin duda alguna estos autores exageraron sus estimaciones sobre lo benigno de las comunicaciones terrestres en Vizcaya. Incluso es más que probable que se leyeran los unos a los otros, lo cual explicaría en parte la coincidencia de sus comentarios. Y sin embargo nos proporcionan una primera aproximación sobre el número y estado de las carreteras y la importancia que los contemporáneos atribuían a los caminos en el desarrollo del país. No sólo ellos, también las instituciones provinciales y locales serán conscientes de esta necesidad, implicándose de una manera activa en el proceso constructor a medida que transcurre la centuria pasada¹³.

Nuestro interés por la red de carreteras de Vizcaya se enmarca en una doble dirección. Por una parte abordaremos los distintos períodos en los que se construyó la infraestructura de comunicaciones viarias vizcaínas desde finales del XVIII¹⁴ hasta la primera mitad del siglo XIX, haciendo hincapié en la diferente intencionalidad de los mismo. Para acabar con un análisis del tráfico soportado por las carreteras principales mediante el estudio de los portazgos.

¹⁰ MADOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1850. (P. 337).

¹¹ DELMAS, Juan E.: *Guía histórico-descriptiva del viajero en el Señorío de Vizcaya*. Bilbao, 1944.

¹² FERNÁNDEZ, Juan C.: *Apuntes para un cuadro topográfico-estadístico-militar de las provincias vascongadas*. Madrid, 1859. (P. 26).

¹³ TRUEBA, Antonio.: *Resumen descriptivo e histórico del MN y ML Señorío de Vizcaya*. Bilbao, 1872. «*Como en país tan quebrado, poblado y húmedo eran necesarias las vías de comunicación, el Señorío ha prestado siempre especial atención a ellos y hoy tiene ya casi completa una red de carreteras que la cruza en todas las direcciones*». (P. 10).

¹⁴ Para ver la situación en la que se encontraban los caminos en Vizcaya anteriores al siglo XVIII, resulta muy interesante leer los trabajos de LARREA, María Angeles: *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, 1974. AGIRREAZKUENAGA, Joseba: *Bizkai-ko errepedigintza*. Bilbao, 1987.

El enlace con Castilla

Si tenemos en cuenta el número de personas empleadas en cada uno de los sectores económicos de Vizcaya a finales del siglo XVIII, habría que concluir necesariamente que la explotación agropecuaria constituía la principal actividad del Señorío. Sin embargo, el déficit crónico de la agricultura¹⁵, incluso en los años más benignos, implicaba la necesidad de importar buena parte de las subsistencias. Para hacer frente a esta situación se habría desarrollado un importante comercio, teniendo en el Puerto de Bilbao su principal centro de operaciones y uno de sus principales activos. Desde aquí se exportaban productos semielaborados de las herrerías vizcaínas; actuaba igualmente como centro exportador de mercancías castellanas, especialmente la lana que tiene en los países del Norte de Europa su principal mercado. Su actividad de intermediación se complementaba con la redistribución de cereales y manufacturas.

La necesidad de dotarse de infraestructuras de comunicación terrestre que facilitara esta actividad comercial, está en la base y constituye alguno de los motivos que impulsaron la construcción de caminos carretilos que enlazaran Bilbao con la Península. Hasta entonces tres habían sido las rutas, prácticamente de herradura, que venían utilizando. La primera de ellas corría paralela al Río Cadagua hasta llegar a Valmaseda. Desde aquí y por el paso del Cabrio (740 m.) continuaba hasta Medina de Pomar. Cabía la posibilidad de ascender por la Peña de Angulo para acceder al Valle de Losa, continuando el camino en dirección a La Bureba. Una segunda ruta partía de Durango y, tras ascender el paso de Urquiola (713 m.), se dirigía a Ochandiano para terminar en Vitoria¹⁶. Por último, el camino que partía de Bilbao siguiendo el curso del Río Nervión hasta la ciudad de Orduña¹⁷. En este punto, las mercancías eran transbordadas a lomos de caballería para ascender la Peña.

¹⁵ LAZABAL, Lucas: *Suelo, clima, cultivo agrario y forestal de la provincia de Vizcaya*. Memoria premiada por la Real Academia de Ciencias en 1856. Madrid, 1857. Lazabal, refiriéndose a la tierra vizcaína afirma que «la escabrosidad del terreno y la naturaleza de la tierra son poco a propósito en general para alentar al labrador al cultivo de la tierra, y a un anticipo de dudoso éxito; sin embargo, se ha cultivado y es floreciente la producción en cuanto cabe». (P. 45).

¹⁶ GARCÍA MERINO, Luis: *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*. Oñate, 1987.

¹⁷ ALZOLA MINONDO, Pablo: *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*. Bilbao, 1898. Alzola analiza las distintas vicisitudes por las que atravesó este camino desde el reinado de Carlos V hasta su definitiva concesión.

Una vez en Berberana, continuaban la ruta hasta enlazar en Pancorbo con el camino real. Esta última ruta había sido tradicionalmente la más utilizada de las tres mencionadas, y en la que centrará sus aspiraciones la burguesía bilbaína¹⁸.

La decisión tomada por el Señorío de Vizcaya, la Villa de Bilbao y el Consulado, para construir *por terceras partes* un camino carretil desde Bilbao a Pancorbo, *rompiendo* la Peña de Orduña, contó desde el principio con una fuerte oposición. Tanto los alaveses como los guipuzcoanos habían conseguido paralizar la iniciativa vizcaína en varias ocasiones. Los primeros, temerosos de perder para su capital la privilegiada situación geográfica que había mantenido, a medio camino entre el litoral vasco y el interior peninsular. Basta recordar que hasta entonces, tanto las rutas que se dirigían a Vizcaya y Guipúzcoa, como aquellas orientadas hacia La Rioja, Navarra y Castilla tenían en Vitoria un paso obligatorio. Mientras tanto, los guipuzcoanos temerían una excesiva basculación del comercio hacia el Puerto de Bilbao, en detrimento de otros como el de San Sebastián, Pasajes o Deva. Las amenazas para el comercio bilbaíno no terminan aquí. Burgos y Santander habrían logrado con anterioridad la construcción, a expensas del erario público, de una carretera entre ambas provincias con la intención de desviar el comercio de las lanas hacia el Puerto de Santander¹⁹.

Obtenida la aprobación definitiva por el Consejo de Castilla, en Juntas Generales de Vizcaya de 20 de julio de 1768 y 18 de mayo de 1770, se acordaba la construcción del camino, «*obligándose a todos los pueblos del Señorío a contribuir con un arbitrio de ocho cuartos en cántara de vino foráneo, destinados por mitades a los caminos particulares de cada república y al de Bilbao a Pancorbo*»²⁰. Las obras defini-

¹⁸ «*Me limitaré a advertir que los bilbaínos se han preocupado siempre de consolidar y aumentar las ventajas que de la situación topográfica de la Villa se derivaban, cuidándose de asegurarse medios fáciles de enlace con el mar y con Castilla, bases necesarias para la expansión de su comercio*». Más adelante cuando hace mención al camino de Pancorbo afirma «*significar en la vida bilbaína un triunfo definitivo, logrado al cabo de una lucha secular contra todos, propios y extraños: Alava, Guipúzcoa, Navarra, Burgos y Santander, opusieron formidable resistencia a que tal camino tuviese acceso por la Peña de Orduña*». ECHEGARAY, Bonifacio: *La vida civil y mercantil de los vascos a través de sus instituciones públicas*. San Sebastián, 1923. (Pp. 113-114).

¹⁹ ATARD, Palacio: *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII*. Madrid, 1950. Para Atard, la apertura del camino de Reinosa responderá a una mal disimulada animadversión hacia las provincias exentas. Para potenciar el tráfico de este camino, la corona había concedido una serie de ventajas de tipo fiscal para aquellas mercancías que fuesen transportadas por esta ruta, en claro detrimento del puerto bilbaíno.

²⁰ ALZOLA MINONDO, Pablo: *op. cit.* (P. 114).

tivas dieron comienzo en 1770, bajo la dirección del arquitecto Marcos de Bierna, siendo concluidas cinco años más tarde. Tenía el camino una longitud de 14,5 leguas (88,5 Km.) y habría costado 4,5 millones de reales si hacemos caso a Madoz²¹. En realidad, desconocemos la cantidad exacta de los capitales tomados como empréstito para hacer frente a las obras. Sin embargo, los capitales debidos como préstamos en 1859, (el camino había sido cedido a la Diputación 10 años antes), junto con los intereses capitalizados de algunos años dejados de pagar durante la Guerra Carlista, unidos al valor de los terrenos ocupados, ascendían a 3.985.645 reales²².

El éxito del camino fue inmediato²³, como lo atestiguan los siguientes valores de mercancías expresados en maravedies, que pasaron por las aduanas de Orduña, Valmaseda y Vitoria.

Años	Orduña	Valmaseda	Vitoria
1764	39.194.665	54.216.926	62.011.274
1774	94.344.693	42.746.049	64.720.253
1777	108.359.976	34.359.474	65.853.377

Fuente: FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano: *Crecimiento económico y transformaciones sociales. 1100-1850*. Madrid, 1974.

Las transformaciones originadas por la apertura de este camino ocasionaron la decadencia y numerosos perjuicios para el tráfico de mercancías, tanto en los pueblos de la Merindad de Durango, como para los situados en las Encartaciones. Estos últimos se habrían quejado vivamente por las contribuciones que se vieron obligados a efectuar para el camino de Pancorbo, toda vez que ellos también disponían de un enlace directo con Castilla. Mientras tanto y para responder al cami-

²¹ MADOZ, P.: *op. cit.* «... habiendo costado la cantidad de 4.500.000 Rs., tomados a crédito, y para cuyo pago y el del capital se hipotecaron los productos del peaje del camino y otros arbitrios...» (P. 375).

²² Archivo General del Señorío de Vizcaya. Registro n.º 16, legajo n.ºs 4-2.

²³ ESCAGÜES DE JAVIERRE, I.: «La estructura económica de Vizcaya». *Real Sociedad Geográfica*. Serie B, n.º 273. Madrid, 1952. «La apertura de la Peña de Orduña modificó sustancialmente la estructura comercial vizcaína; hasta entonces, el hierro de las minas marchaba a Flandes (...). Mas con un camino fácil por delante, aquellos hierros elaborados en las forjas rústicas de las orillas del Nervión, se dirigirán enseguida a Castilla, Aragón, Cataluña, Andalucía, etc...» (Pp. 10-11).

no de Pancorbo e impedir de paso la decadencia de la ruta de Urquiola, los pueblos de la Merindad de Durango, junto con las villas de Ermua y Ochandiano, crearon una asociación para abrir un nuevo camino carritil. Hasta entonces, la Peña de San Antonio de Urquiola sólo permitía el paso de mercancías a lomos de caballerías. Para ello obtienen las Reales Cédulas de 31 de octubre de 1777 y 30 de julio de 1779, en las que son aprobados los peajes y arbitrios para el nuevo camino²⁴. Comenzadas las obras en 1782 bajo la dirección del arquitecto Antonio de Echavone, no serán terminadas en su totalidad hasta cinco años después. Con posterioridad, la misma asociación construyó la carretera que desde Durango se dirigía hacia Guipúzcoa, pasando previamente por Bériz, Ermua y Eibar.

Sin embargo, y a pesar de la importancia que tenía la apertura de la carretera de Urquiola y el vínculo establecido con Guipúzcoa, los pueblos de la Merindad de Durango y los accionistas eran conscientes de que el éxito de ambos caminos dependía de la comunicación con el Puerto de Bilbao. Por ello no dudan en acudir a las Juntas Generales de Guernica en 1798, solicitando que el Señorío tomara a su cargo la construcción de la carretera entre Bilbao y Durango. Comenzadas las obras en 1805, no concluirán hasta 1817. Las penurias económicas²⁵ y la Guerra de la Convención dificultaron enormemente la ejecución de las obras. La carretera comenzaba en Dos Caminos, para terminar en Durango después de recorrer una distancia de 25,5 Km. El costo del camino es difícil de determinar. No obstante sabemos que los capitales que se debían en 1859 alcanzaban la suma de 1.639.933 reales. De ellos, 1.258.000 lo eran por préstamos al 5 por ciento de interés, 188.700 reales por intereses capitalizados al 3 por ciento, mientras que el resto se debería por los terrenos ocupados al mismo tipo de interés²⁶.

²⁴ Los peajes exigidos en los portazgos eran de 4 maravedies para las caballerías menores y 8 para las mayores. Los carros de dos ruedas pagarían 2 reales y 4 los mayores. Los pueblos de la Merindad se obligaban a contribuir con un 1/4 en azumbre de vino foráneo, arbitrio que serviría para el pago de los intereses y amortizaciones de los capitales invertidos por los accionistas.

²⁵ Los arbitrios que se fijaron para la construcción de la carretera fueron de 8 maravedies en cántara de vino. No obstante, eran insuficientes para su conclusión, como aseguraba la Comisión nombrada en Juntas Generales de septiembre de 1814. *«El rendimiento del arbitrio sobre el vino destinado por este proyecto (...) no es suficiente para verificarlo en muchos años, y que conviene su total conclusión, tanto para la comunicación fácil con los pueblos de este Señorío con sus puertos y los pueblos de las otras provincias, como por estar ya intran-sitable».*

²⁶ A.G.S.V. Registro n.º 16, legajo n.ºs 4-2.

De lo visto hasta aquí podemos entresacar tres conclusiones. Destacar en primer lugar, la importancia que la burguesía local dio a la conexión entre el Puerto de Bilbao y Castilla, en un intento de asegurarse su papel de intermediación en el comercio con los países del Norte de Europa. En segundo lugar, es necesario poner el acento en la intervención de las instituciones provinciales y municipales en la construcción de carreteras. Sin embargo y por otra parte, el Señorío que hasta entonces había participado directamente en la construcción del camino de Pancorbo, va a cambiar de papel. A partir de ahora dejará esta labor en manos de los pueblos directamente interesados y en las asociaciones de caminos, limitando su participación al establecimiento de las rutas de mayor interés, a la par que aseguraba a los inversionistas el cobro de dividendos mediante la fijación de arbitrios particulares para cada una de ellas. Por último, es necesario destacar el negocio que suponía la inversión de capitales en la construcción de carreteras, toda vez que a los accionistas se les aseguraba un rendimiento mínimo del 5 por ciento, garantizado por las recaudaciones de los peajes, mientras que los arbitrios serían utilizados en la amortización de los capitales invertidos.

Los caminos de escala

Si hasta ahora habíamos visto que la aspiración principal que movió la construcción de las carreteras de Pancorbo, Urquiola y Durango fue la comunicación directa con el interior de la Península, la adopción de la red de caminos de escala tuvo en el desenclave de los puertos vizcaínos y en la conexión de éstos con las carreteras mencionadas, su razón de ser. La iniciativa partía de las villas de Bermeo y Guernica, junto con algunas anteiglesias, quienes solicitaban que fueran prorrogados los arbitrios creados con anterioridad, con el fin de construir un camino entre Durango y Bermeo²⁷. Las Juntas Generales no sólo aprobaron la prórroga solicitada. Creaban a su vez, una Comisión encargada de estudiar qué caminos eran de mayor utilidad para el Señorío, y por lo tanto,

²⁷ Juntas Generales de Guernica, celebradas entre los días 7 y 21 de julio de 1818. Los arbitrios eran de medio real en cántara de vino, utilizados para pagar los intereses y amortizaciones de los capitales prestados para el camino de vereda de Orduña; y 8 maravedies por cántara de vino foráneo para el camino de Bilbao a Durango. Estos arbitrios los pagaban todos los pueblos del Señorío, con la única excepción de los situados en la Merindad de Durango.

merecedores de preferencia²⁸ en su apertura a cuenta de los arbitrios señalados. Si observamos el orden de prelación, veremos que destacan dos direcciones. En primer lugar, cinco de los siete caminos propuestos tratan de conectar los puertos vizcaínos con las carreteras generales. Los dos restantes tenían como finalidad completar la red de caminos en dirección a Guipúzcoa a través de Elorrio y hacia el interior de la Península por Valmaseda. En definitiva, además de favorecer los tráficos al interior de la provincia e interprovinciales, conectaban determinados flujos comerciales secundarios con las rutas principales.

En la misma Junta General de 17 de julio de 1818 se tomaban dos resoluciones que tendrán una enorme repercusión, toda vez que fijaban el modelo de financiación de esta red. En primer lugar, permitía que aquellos pueblos interesados en la construcción de alguno de los caminos señalados, formaran asociaciones o empresas por acciones, a los que se les aseguraba el cobro de unos intereses fijos del 5 por ciento, mediante los arbitrios que se crearían a tal fin, y con el producto de las recaudaciones de los portazgos establecidos. Por último, la Junta General acordaba que una vez concluido el convenio establecido entre los propietarios del camino de Pancorbo y los rematantes de la conservación y descapitalización de los censos del mismo, los 70.000 reales anuales con que contribuía el Señorío fuesen transferidos a los caminos de escala, comenzando por el de Durango a Bermeo. Para ello se establecía una prorrata entre todos los pueblos, mediante un arbitrio de 17 maravedies en verga de aguardiente. Tanto Bilbao, que era la copropietaria del camino de Pancorbo, como las Encartaciones, quedaban exentos de este pago. El modelo establecido posibilitaba que, aquellos pueblos interesados directamente en las rutas contempladas en la escala adelantaran la construcción de sus caminos. Ahora bien, postergaba a aquellos otros con menor capacidad de reunir los capitales necesarios para formar una asociación, toda vez que sus habitantes y sus consumos eran reducidos, a continuar sin comunicaciones terrestres o a esperar que llegara su turno en la prelación establecida.

En definitiva, la Diputación dejaba en manos de la iniciativa privada la ejecución y dirección de la red de caminos de escala, que se verá marca-

²⁸ La Comisión fijaba el siguiente orden de preferencia. 1.- Una carretera de Durango a Bermeo, además de la construcción de un ramal al Puerto de Elanchove y otro al de Ea. 2.- De Durango a Lequeitio, junto con un ramal al Puerto de Ondárroa. 3.- Bilbao a Valmaseda. 4.- Una carretera que se dirigiera al Valle de Arratia. 5.- Otra que desde Durango terminara en Elorrio, enlazando de este modo con la que continúa hasta la localidad guipuzcoana de Mondragón. Concluidos éstos, también serían objeto de apertura las carreteras de Bilbao a Plencia y de Bilbao a Bermeo por Munguía.

da por las vicisitudes habidas durante el período Constitucional y la Guerra Carlista. Las asociaciones o empresas depositaban los capitales necesarios mediante acciones de 2.000 reales generalmente. Estos capitales se garantizaban e hipotecaban mediante los arbitrios aprobados por la administración provincial. Las cantidades recaudadas por remates se aplicaban al pago de los intereses y amortizaciones, a los que se añadía los productos recaudados en los portazgos. De este modo, se constituían tantas asociaciones como caminos existían. Cada una mantenía una total autonomía, con su caja, contaduría y administración. Las decisiones se tomaban en juntas de accionistas reunidas, al menos, una vez al año. Además de revisar las cuentas anuales, se procedía al nombramiento del director, contador y tesorero del camino. Sin embargo, será la totalidad de la población vizcaína quien terminaría pagando los caminos a través de los impuestos indirectos, esto es, mediante los consumos de vino y aguardiente.

El Plan de Iguala

El sistema de construcción y financiación establecido para la red de carreteras de Vizcaya producía no pocas desigualdades. Únicamente aquellos pueblos que disfrutaban de cierto potencial económico eran capaces de reunir los fondos necesarios para las carreteras en las que estaban interesados. Y sin embargo, todos los pueblos del Señorío estaban obligados a contribuir de alguna forma a la red tutelada por la Diputación, aunque sólo unos pocos se beneficiaban directamente. Por otra parte, la construcción de la totalidad de la red de carreteras aprobadas se retrasaría enormemente si pensamos que los 70.000 reales debían pasar de un camino a otro según lo acordado en Juntas Generales de 1818.

Carreteras construidas antes del Plan de Iguala de 1831

Carretera	Año de Construcción	Kilómetros
Bilbao a Pancorbo	1775	88,6
Durango a Ochandiano	1784	19,2
Durango a Ermua	1787	13,8
Bilbao a Durango	1817	24,6
Bermeo a Durango	1824	34,1
Bilbao a Bermeo	1826	31,1
Carretera de Orozco	—	11,1

En Junta General de Guernica de julio de 1831, y ante la petición de los pueblos de la Merindad de Durango para que se les excluyese del pago de la prorrata de los 70.000 reales, la Comisión que debía informar sobre este asunto fue mucho más lejos. Constatada la necesidad de realizar una *nivelación* de los arbitrios que los pueblos pagaban, sin alterar la escala de caminos acordada en 1818, además de garantizar a los accionistas el cobro de sus intereses²⁹. Por ello no dudan en crear una nueva Comisión que elaborara un proyecto, consultando previamente con las asociaciones de caminos y sometiendo finalmente el proyecto a la aprobación de Juntas³⁰. Los objetivos básicos que contemplaba el proyecto presentado en febrero de 1832 fueron los siguientes.

En primer lugar, hacer desaparecer las desigualdades entre los pueblos respecto a las cantidades que estaban obligados a abonar mediante los arbitrios destinados a la red de caminos del Señorío.

En segundo lugar, facilitar la construcción de todos aquellos caminos que aún no estaban finalizados y que fueron aprobados en la Escala de 1818. Por ello, conscientes de que a pesar de la Iguala los arbitrios existentes no bastarán para su apertura, la Comisión establecía nuevas cargas³¹.

Asegurar a los accionistas de las asociaciones de caminos el cobro de sus intereses sobre los capitales invertidos, es otro de los objetivos. En efecto, el artículo primero del proyecto del Plan de Iguala concentra, sin duda alguna, el aspecto más novedoso y que mayores repercusiones tendrá. Establecía que todos los caminos de Vizcaya *«son una carga especial y privativa del país, y los fondos especialmente designados en este proyecto y otros más si no bastasen, sustituirán a las hipotecas especiales constituidas por los pueblos y particulares en las em-*

²⁹ Juntas Generales de 8 de julio de 1831. *«Sería fácil formar un sistema general con cuya adopción desaparecieran las desigualdades con que actualmente contribuyen los pueblos situados en diferentes rutas...»*

³⁰ La Comisión estaba formada por Pedro Novia Salcedo, auténtico inspirador del proyecto, además de Casimiro Loizaga, como miembros de la Diputación. Por la Merindad de Uribe era nombrado Pedro A. de Ventales. Por Busturia era nombrado Martín A. de Ozamiz. Por Marquina, Juan L. Gogeaescoechea. Por Zornoza, Domingo de Zabala. Por Durango, José L. de Arguinzóniz. Por Orozco, José M.^a de Larrauri. Por las Villas y Ciudades, Juan de Tellitu. Mientras que por los Concejos y Valles, Felipe de Trevilla.

³¹ Los pueblos situados en ruta contribuirían con 56 maravedies en cántara de vino foráneo, 68 en verga de aguardiente y 28 en cántara de txakoli. Se añadían además dos arbitrios especiales. Dos reales en fanega de sal introducida en Vizcaya y la totalidad del arbitrio que se cobraba por la exportación de la vena. Los pueblos situados fuera de ruta, debían contribuir únicamente con la cuarta parte, acabando de este modo con otras de las desigualdades. Ver. A.G.S.V. Proyecto Plan de Iguala. Registro n.º 9, legajo n.º 1.

*presas existentes*³²» En definitiva, el propósito resuelto de concentrar en manos de la administración provincial la totalidad de la red de caminos de Vizcaya, tanto los construidos con anterioridad a 1818, como los abiertos a partir de esa fecha. Para llevar adelante el proyecto se creaba la Dirección General de Caminos de Vizcaya en la que, además de la Diputación, estarían representados todos los caminos existentes mediante los directores de los mismos. En esta Dirección se centralizaban la totalidad de los excedentes resultantes entre lo que pagaba cada pueblo y la Iguala, cantidad estimada en 1.503.937 reales. Con estos fondos se atendía a los intereses, réditos y obligaciones fijos anuales de los caminos ya construidos y de aquellos que fueran abriéndose³³. Se constituía el cuerpo de Peones Camineros dirigidos por dos arquitectos, cuya misión básica fue la conservación y reparación de la totalidad de la red. Por último, se creaba un fondo de reserva para imprevistos, destinando el resto de los recursos sobrantes a la compra de títulos de las antiguas asociaciones propietarias de los caminos.

Por último, la Comisión del proyecto del Plan de Iguala proponía la apertura de otros cuatro caminos no contemplados en la Escala de 1818. Destaca por su significado, la pretensión de construir *un carril de fierro* entre Bilbao y Valmaseda. En realidad era planteado como una compensación para Bilbao, toda vez que la capital vizcaína contribuía en la Iguala como el resto de los pueblos, además de ceder dos terceras partes del sobrante recaudado en los portazgos del camino de Pancorbo, del cual era propietario junto con el Consulado y la propia Diputación. De haberse llevado a efecto el proyecto, Vizcaya habría contado con el primer ferrocarril³⁴ de España y uno de los primeros de Europa. Tampoco hay que desdeñar el propósito de abrir un nuevo camino para las *veneras de Somorrostro*, que sustituiría a los de herradura utilizados hasta entonces. Incluía este último proyecto, la construcción de muelles en Galindo «*notablemente útiles a la industria fabril de Vizcaya*³⁵».

A pesar de lo avanzado del proyecto, en el que se asentaban las bases de la futura centralización de la totalidad de la red de caminos del

³² A.G.S.V. Registro n.º 16, legajo n.º 1.

³³ Los caminos que aún faltaban por abrir eran los siguientes: el de Durango a Lequeitio y su ramal a Ondárroa; el camino de Arratia; los ramales de Elanchove, Ea y de Zornoza a Zugastieta; los caminos de Bilbao a Valmaseda y de Bilbao a Plencia; de Durango a Elorrio; y el camino de Somorrostro. Para cada uno de ellos se consignaban cantidades anuales.

³⁴ En realidad, el proyecto de camino de Bilbao a Valmaseda planteaba realizar la explotación como si de un camino normal se tratara, pero con las características necesarias que permitieran instalar las vías de un ferrocarril.

³⁵ A.G.S.V. Registro n.º 16, legajo n.º 1.

Señorío, era rechazado por la práctica totalidad de las sociedades propietarias de los mismos. Las razones del rechazo son diversas, pero todas tienen en común la desconfianza en la Diputación. Apreciamos, de este modo, la falta de un proyecto conjunto por parte de las distintas Merindades, Concejos y demás entidades territoriales del Señorío, que preferían administrar de manera particular e individualizada sus propios recursos.

El Plan de Iguala aprobado finalmente, no contemplaba los aspectos más novedosos del proyecto inicial. Se prescindía del principio de unidad de todos los caminos³⁶, conservándose únicamente el principio de Iguala en la contribución de los pueblos. Por su parte, la Diputación se hacía cargo de la diferencia existente entre los arbitrios consignados en los contratos particulares de cada camino y la cantidad establecida en la Iguala. Esto es, 465.321 reales. Con ellos se atenderían los compromisos contraídos, junto con el inicio de las obras³⁷ que faltaban por abrir según la Escala de caminos de 1818. Por último, los pueblos de la Merindad de Durango quedaban fuera de la Iguala por deseo propio. Únicamente percibirían para sus caminos la parte que les correspondía del arbitrio general sobre el mineral de hierro. En la misma forma quedaba Valmaseda, mientras no terminara de cumplir sus compromisos en la construcción de un camino que la comunicaba con Castro Urdiales. A pesar de ser refrendado por Real Orden de 4 de febrero de 1833, el Plan de Iguala siguió contando con la fuerte oposición de las Encaraciones, ahora contra el arbitrio de txakoli, consiguiendo finalmente que no se aplicara esta tasa. La Guerra Civil paralizó no sólo el Plan de Iguala, también la construcción de carreteras sufrió un importante parón.

La Diputación y la Administración de los Caminos

Entre 1840 y 1860 comienza un nuevo período para la red de caminos de Vizcaya, en el que el papel desempeñado por la Diputación irá creciendo notoriamente. Esto es, paulatinamente y mediante acuerdos

³⁶ «Las asociaciones o empresas existentes de caminos, quedan en el mismo pie, forma y derechos que hoy tienen, cobrando, percibiendo y administrando por sí las cuotas que por los enunciados arbitrios les están consignados en sus contratos». *Ibidem*.

³⁷ Concretamente se destinaban: al camino de Durango a Bermeo, 70.000 reales; al ramal de Elanchove y Ea, 10.000; a los caminos de Lequeitio y Ondárroa, 55.000 reales; al de Bilbao a Valmaseda, 150.000; y 45.000 al de Arratia.

puntuales con las asociaciones, los caminos principales de la red pasarán a manos de la institución provincial.

Esta política se inicia con la adquisición del camino de Bilbao a Bermeo. La asociación propietaria del mismo continuaría administrando y percibiendo los arbitrios con los que satisfacía los intereses fijos del 5 por ciento, mientras que se capitalizaban al 3 por ciento los no pagados durante la guerra. La Diputación se hacía cargo de los portazgos y cobro de peajes, obligándose además a entregar anualmente a la asociación 28.000 reales, recibiendo a cambio 13 acciones. Los 2.600 reales restantes se aplicarían a la capitalización de los intereses no pagados. Aunque otros acuerdos similares fueron rubricados con otras asociaciones³⁸, no resulta extraño que el primer acuerdo fuera con el camino de Bilbao a Bermeo, cuyas recaudaciones obtenidas en los peajes eran muy escasas, insuficientes para hacer frente a los gastos corrientes y al pago de los intereses fijos. La Diputación también adquiere por cesión el camino de Bilbao a Pancorbo, del que era propietario junto con el Ayuntamiento y Consulado de Bilbao. Las Juntas Generales de julio de 1848, no sólo aprueban esta cesión, sino que hacen extensiva la autorización *«para adquirir y hacer dependientes de la autoridad tutelar del país cuantos caminos o trozos se hallen construidos en el territorio vizcaíno»*³⁹. En realidad, la cesión del camino no era del todo altruista. Desde la construcción de los caminos de Orozco, Arratia y Valmaseda, se había constatado un decaimiento en las recaudaciones de los peajes de Pancorbo⁴⁰. Tampoco hay que olvidar los intentos llevados a cabo por el Ayuntamiento y Junta de Comercio de Bilbao, junto con el Señorío, para construir un ferrocarril entre Madrid e Irún pasando por Bilbao. Aunque esta iniciativa no tendrá el éxito deseado en un primer momento, la atención a partir de entonces se centrará en los ferrocarriles, entrando de este modo los caminos carretilos en una crisis de la que no saldrán hasta bien entrado el siglo xx.

Otro signo de la voluntad centralizadora de la Diputación se observa en la publicación de diferentes reglamentos de caminos. Así, en 1841, la Comisión Permanente redactaba un Reglamento General con unos planteamientos y objetivos claros. *«La formulación de reglas y métodos que, al paso que aseguran el crédito de las asociaciones y empresas de caminos hoy existentes y que se vayan estableciendo, divida y separe con regularidad y precisión sus esenciales deberes de los del cuidado, conservación y reparación prescriba el orden y la forma con*

³⁸ A.G.S.V. Registro n.º 21, legajos n.º 1 al 5; Registro n.º 16, legajos n.º 2 y 4-2.

³⁹ Juntas Generales de Guernica, celebradas entre el 11 y el 20 de julio de 1849.

⁴⁰ A.G.S.V. Registro n.º 21, legajo n.º 5.

que se ha de atender a este tan grande objeto⁴¹» Posteriormente se publicarán otras ordenanzas o códigos sobre el método de construir y conservar los caminos, reglamentos de peones camineros o para la administración de los arbitrios y peajes⁴².

Para completar la red hasta entonces construida, en Juntas Generales de 1850 se acordaba el establecimiento de un nuevo plan, ahora de caminos transversales. La iniciativa partía nuevamente de los pueblos, quienes reclamaban la apertura de rutas que posibilitaran las comunicaciones al interior del Señorío. El proyecto tendía a unir las principales carreteras existentes. Esto es, hacer extensivos a toda la provincia los beneficios que resultaban de la apertura de vías de comunicación interior, en relación a sí mismo y a las carreteras construidas para entonces⁴³. No obstante, siguiendo con la misma política de no construir directamente y adquirir los caminos una vez estuvieran abiertos, la Diputación permitía a los pueblos asociarse en empresas. El Señorío contribuiría con 6.000 reales por legua hasta la total amortización de los capitales invertidos, aportación que se extenderá más adelante hasta 10.000 reales⁴⁴. La conservación de estos caminos corría a cargo de los propios pueblos interesados, a no ser que cedieran ésta a la Diputación, pasando entonces a ser considerados como pueblos en ruta, sujetos por lo tanto, al pago de arbitrios acordados en el Plan de Igualada.

Los peajes de la Red Provincial de Caminos

Como es de sobra conocido, el establecimiento de derechos de tránsito en los caminos adoptaba distintas formas, dependiendo del lugar donde éstos se ubicaban o de la naturaleza de los gravámenes

⁴¹ COMISIÓN PERMANENTE DE CAMINOS: *Reglamento General de Caminos de Vizcaya*. Bilbao, 1841.

⁴² COMISIÓN PERMANENTE DE CAMINOS: *Memoria sobre el método de construir y conservar los caminos*. Bilbao, 1841. *Reglamento de los peones camineros de Vizcaya*. Bilbao, 1850. *Reglamento para la administración de los arbitrios y peajes que se recaudan por la Diputación General del Señorío de Vizcaya*. Bilbao, 1859.

⁴³ Los caminos construidos fueron los siguientes: De Bilbao a Plencia, que sería el primero por estar incluido en la Escala de 1818. Plencia por Munguía, para así enlazar con el camino de Durango a Bermeo. Guernica a Ondárroa. De Marquina al confín de Vizcaya con Guipúzcoa. A Miravalles por Ceberio, enlazándose de este modo con la carretera de Arratia. Desde Asua hasta enlazar con la carretera de Bilbao a Durango. Otra ruta que partiera de Yurre, y por Dima fuera a terminar en Ochandiano. Sodupe a Gordejuela. Y desde Valmaseda a Castro pasando por Arcentales, Trucios y Carranza.

⁴⁴ Juntas Generales de Guernica, celebradas el 4 de noviembre de 1854.

establecidos⁴⁵. Nos referimos a los portazgos o cadenas, pontazgos, barcajes, etc.

En este apartado abordamos el estudio de las cadenas de todos aquellos caminos que para el año 1859 estaban administrados por el Señorío⁴⁶. Hasta entonces y dado el carácter de asociación o empresa de la mayor parte de los caminos carretiles construidos en Vizcaya, carecemos de cualquier dato que arroje alguna luz sobre el tráfico que soportaban. El tránsito de la red provincial era reflejado más tarde en estadillos que cada cadena disponía. En ellos se registraba el número de caballerías, ganados y vehículos, tanto para el transporte de mercancías como el de viajeros, que habrían pasado durante todos y cada uno de los días del año. Registra así mismo, la recaudación en reales de cada uno de los apartados mencionados. Se trata por lo tanto, de una fuente oficial de carácter hacendística, cuyos ingresos eran utilizados para la amortización de los capitales invertidos en los distintos caminos (junto con los arbitrios establecidos a tal fin), además de contribuir a su reparación, mantenimiento y abono de los salarios de todas aquellas personas relacionadas con el servicio. Concretamente, hemos estudiado los datos que proporcionan las 29 cadenas establecidas a lo largo de los caminos tutelados por el Señorío⁴⁷. Estos portazgos no eran los únicos existentes. Faltarían los administrados directamente por algunas asociaciones que aún no se habrían incluido en la red provincial, pero que no son significativos dadas las rutas que cubrían⁴⁸. Tampoco disponemos, como es lógico, de los datos del significativo tráfico de contrabando efectuado en el conjunto de las provincias exentas, y que afectaba generalmente a productos de poco peso y mucho valor como los tabacos, licores y aguardientes, sal, etc.⁴⁹

⁴⁵ Sobre el origen, naturaleza, formas y nombres que adoptan los derechos de tránsito en los caminos, ver: MADRAZO MADRAZO, Santos: «Portazgos y tráfico en la España de finales del Antiguo Régimen». *Moneda y Crédito. Revista de Economía*. N.º 161. Madrid, 1982. (Pp. 39-42)

⁴⁶ Además de los estadillos correspondientes al año 1859, tenemos también los del año 1876, aunque de forma incompleta.

⁴⁷ A.G.S.V. Peajes. Registros n.ºs 2 y 3.

⁴⁸ Concretamente y para el año 1859, los caminos no administrados por la Diputación eran los siguientes. El camino de Orozco, que partía de Areta y por Altube se dirigía al límite entre Vizcaya y Alava. Los caminos construidos por los 14 pueblos de la Merindad de Durango, entre los que sobresale únicamente el que ascendía el alto de Urquiola. Y por último, el camino que desde Durango se dirigía a Elorrio.

⁴⁹ Sobre la actividad contrabandista ver: LEGASSE, M.: «De la contrabande considérée comme une obligation de consciencie». *Gure Herria*, XXIV, 1952.; VV.AA.: *Kontrabando eta Euskalherria*. Ed. Gordailu. Bergara, 1985.

La fuente no aporta datos referentes a la naturaleza, procedencia y destino de las mercancías, aunque se pueden clasificar dos tipos básicos⁵⁰. Un transporte estacional, de bienes de subsistencia, que sería el más operante y barato. Conocido el carácter deficitario del agro vizcaíno, cabe pensar que estas mercancías procederían de Castilla, Navarra, La Rioja y la vecina Alava, consistentes fundamentalmente en cereales, vinos, aceites y sal. Por su parte, desde los puertos vizcaínos se exportarían una gran variedad de pescados, tanto en fresco como en salazones. En segundo lugar, mercancías de consumo indirecto, con una red de distribución más perfeccionada y extendida. La lana fue una de las mercancías objeto de mayor intercambio, lana que desde Castilla era transportada a los Puertos de Bilbao y Santander, aunque este tipo de comercio estaría en franca recesión en las fechas propuestas. La oferta de servicios se completaría con otros productos como los textiles, cueros, embalajes, carbón vegetal, coloniales, etc. Por lo que a las mercancías que desde Vizcaya eran exportadas hacia el interior de la Península, no cabe duda de que debía de tratarse de minerales de hierro, productos semielaborados de las ferrerías⁵¹, materiales de construcción y distintas manufacturas y maquinaria provenientes del Norte de Europa.

Respecto a la oferta de transportes en Vizcaya, disponemos de los datos que aporta la Comisión Permanente de Caminos para el año 1867. El número total de carros tirados por bueyes y de vehículos de mulas o caballerías mayores en los distintos Partidos Judiciales sería el siguiente:

Partido Judicial	Vehículos de mulas	Carros de bueyes
Bilbao	93	3.202
Durango	10	3.416
Guernica	19	4.142
Marquina	34	1.579
Valmaseda	47	2.426
Total	203	14.765

Fuente: Actas de la Comisión Permanente de Caminos. Sesión de 6-5-1867.

⁵⁰ RINGROSE, R. David: *Los transportes y el estancamiento económico de España. (1750-1850)*. Madrid, 1972. (Pp. 41 y ss.)

⁵¹ LUNA, Juan de.: *Memoria que contiene una estadística sucinta de Vizcaya*. Bilbao, 1842. Respecto de las ferrerías, Isla (intendente de la provincia) afirma que mientras en 1819 eran 117 los establecimientos de este tipo, «en el día son en menor número por efecto de la última guerra, pues están reducidas a 106, incluidos 8 martinetes dedicados a relabrar el fierro (...), unos 80.000 quintales machos aproximadamente».

La misma Comisión de Caminos afirmaba en otro estado sobre la oferta de transporte terrestre en Vizcaya, que había 13.575 carruajes de todas clases, ocupando 25.757 bueyes. Del total de carruajes, 5.003 lo serían de manera permanente, 1.608 se emplearían la mayor parte del año, mientras que el resto estaría menos de seis meses al año ocupado en el acarreo de mercancías⁵². Los datos confirmarían la existencia de una oferta de transporte diferenciada, además de aportarnos una primera aproximación sobre la potencialidad de este sector. No obstante, es más que posible que la oferta de transporte fuera mayor dada la *natural* tendencia a la ocultación de datos que fueran susceptibles de ser utilizados por las correspondientes haciendas.

El cálculo de mercancías transportadas a lo largo de las rutas señaladas, lo efectuamos mediante una estimación de la capacidad transportadora de las caballerías, carros, carromatos, galeras, etc. Cabe pensar que los transportistas utilizarían de una manera óptima la capacidad de carga de sus vehículos. De esta manera, y dado que conocemos con exactitud el número de caballerías y el de vehículos y su tiro correspondiente, podemos aventurar una estimación de las toneladas que habrían pasado por las distintas cadenas durante el año 1859. El objetivo es claro. Esto es, averiguar la capacidad de absorción de mercancías de la red *oficial* de caminos principales de Vizcaya a mediados del siglo XIX. El año 1859 resulta especialmente útil, toda vez que la influencia de los ferrocarriles aún no se ha hecho sentir en Vizcaya, por lo que los caminos constituyen el único medio de transporte terrestre. Tanto Santos Madrazo como David Ringrose ofrecen datos sobre los kilogramos que podían transportar los elementos mencionados, así como los kilómetros que podían recorrer en una jornada de trabajo⁵³. Otra fuente disponible la tenemos en las compañías de ferrocarriles, quienes efectuaron cálculos probables del tráfico que soportarían las líneas proyectadas, apoyándose para ello en los datos ofrecidos por las cadenas de los caminos carretilles. De todos ellos hemos efectuado una síntesis que es como sigue:

- a) Para la capacidad de transporte de las caballerías, las distintas fuentes distinguen entre los 60 y 70 kilogramos de las menores,

⁵² Santos Madrazo alude a la existencia en España para el año 1864, de un total de 261.985 carretas tiradas por 611.000 bueyes, de los que únicamente 25.306 saldrían del término municipal, ocupando un total de 68.650 bueyes. Para los carros, contabiliza 184.043, dedicándose sólo el 20,5 por ciento a transportes fuera del municipio. MADRAZO MADRAZO, Santos.: *El sistema de transportes...* op. cit. (Pp. 424-29).

⁵³ RINGROSE, David: *Los transportes y el estancamiento...* op. cit. (Pp. 63 y ss.) MADRAZO MADRAZO, Santos.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, 1984. (Pp. 779-799).

mientras que para las mayores oscilan entre 100 y 130. Dado que los estadios de los portazgos no distinguen si se trata de mulas o caballos, y que también podían circular con viajeros a lomos, hemos adoptado como carga útil 60 kilogramos.

- b) En cuanto a los carros arrastrados por bueyes, la tipología sobre sus formas y modelos, así como su capacidad de transporte es muy amplia. Aparecen como carros anchos, estrechos, volantes, tirantes, del país, etc, con volúmenes de carga que iban desde los 600 a los 1.500 kilogramos. Nosotros hemos utilizado la capacidad menor, entendiendo que el exceso de unos se compensa con el defecto de los otros.
- c) Por último, para el resto de vehículos la complejidad no es menor, toda vez que podían ser arrastrados por 2 ó 12 caballerías. Para nuestros cálculos hemos establecido que cada caballería podía arrastrar 200 kilogramos.

En cuanto al movimiento de viajeros, aunque los estadios registran el número de diligencias que habrían pasado por los portazgos, en muchas ocasiones únicamente recogen el dinero abonado por las compañías regulares dedicadas a este servicio. Si a ello añadimos que nada sabemos sobre el tipo de carruajes y tiros que transitaban, amén del número de viajeros que podían transportar, resulta muy aventurado realizar una estimación sobre este particular. De todos modos, es sobradamente conocido que a mediados del siglo XIX, y antes de la aparición de los ferrocarriles, los desplazamientos a cortas distancias de las personas se hacían (cuando estos tenían lugar) a pié o a lomos de caballería, sobre todo para aquellos segmentos de la sociedad menos acomodados, utilizando la diligencia únicamente para largas distancias.

Por otra parte, el peaje cobrado en los portazgos o cadenas estaba en función del tipo de vehículo y del número de caballerías que tiraban de él. Era indiferente que fueran cargados o de vacío. También los animales sueltos estaban obligados a satisfacer distintas cantidades, dependiendo de si se trataba de ganado vacuno, lanar o de cerda. Las tasas aplicadas en las barreras de los caminos del Señorío para el año 1859 estaban claramente especificadas⁵⁴.

⁵⁴ a.- Las galeras y coches de cuatro ruedas destinados al transporte y los carromatos de dos, abonarían en cada cadena un real, y otro por cada caballería; b.- Los coches de recreo, birlochos, berlinas, calesas, etc, arrastrados por dos caballerías, pagarían dos reales; c.- Los carros de país tirados por una yunta de bueyes, tenían establecida una tasa de dos reales en cada una de las cadenas por donde transitaran. Además, establecían recargos o deducciones en función del tipo de llanta usada, por los distintos tipos de carros o por el número de yuntas

No obstante, en las cadenas se establecían exenciones diversas. Tal es el caso de los correos, la conducción de presos y militares, el paso de autoridades, etc. También estaba exento de pago el transporte de mercancías destinadas a la labranza, como los abonos, cal, leña, y en general, todos aquellos productos de los pueblos que no salían de los mismos. Destacar por último, la prohibición de tránsito para todo tipo de vehículos que utilizaran llantas estrechas, a tenor de los daños que provocaban en las calzadas.

Hemos constatado además, que estas tarifas no fueron aplicadas de manera homogénea en todas las cadenas, toda vez que en algunos caminos de la red se establecieron determinadas rebajas en la segunda mitad del año para los carros del país, que pagaban únicamente la mitad del peaje estipulado. Es posible que esta medida fuera tomada para estimular el tráfico y comercialización de distintas mercancías que de otro modo no saldrían del reducido ámbito de la comarca o del autoconsumo, y con ello animar a un mayor número de agricultores a que incrementaran la oferta de transporte en aquellos épocas en que su necesidad era mayor y cuando las labores del campo eran menores. Y pensamos que esto fue así porque son los portazgos situados en los caminos que ponían en comunicación al Señorío con el interior de la Península, en los que se establecen estas rebajas. Tal es el caso de la cadena de Miravalles, en el camino de Bilbao a Pancorbo, donde los peajes cobrados eran mayores en los primeros meses del año, que los percibidos de julio a diciembre. En la misma situación se encuentra el portazgo de Urgoiti, en el camino de Bilbao a Durango. La cadena de Dos Caminos constituye otro caso especial. Situada muy próxima al núcleo urbano de Bilbao, los peajes cobrados durante todo el año eran inferiores a los estipulados en el arancel. Por el contrario, el portazgo de Pancorbo tenía establecidas tasas superiores al resto de barreras situadas en el mismo camino. Esto explicaría la disparidad existente entre las recaudaciones obtenidas en este punto con respecto a los otros, cuando la diferencia en el número de toneladas estimadas que habrían transitado por ellos no es tan abultada. En casos similares se encuentran los portazgos de Artagan y Laubidieta, en el camino de Bilbao a Bermeo.

Es evidente que no podemos sumar el número de toneladas que habrían transitado por cada una de las cadenas o portazgos de un mismo

que tiraran de él; e.- Las caballerías de cualquier tipo pagaban ocho maravedies, mientras que el resto del ganado abonaba cuatro. Ver, A.G.S.V. Documentación general sobre caminos. Registro n.º 16, legajos n.ºs 2 al 5.

camino, toda vez que una misma mercancía podía recorrer la totalidad del camino, incurriendo de este modo en una doble contabilidad. Contamos sin embargo con otras posibilidades para analizar la intensidad de tránsito de las distintas rutas de la red provincial.

Recaudación de los caminos de la red provincial. Año 1859

Caminos	Longitud/Km.	Recaudación/Rs.	Reales/Km.
Bilbao a Pancorbo	88,6	440.396,0	4.970,6
Bilbao a Durango	24,6	152.397,7	6.195,0
Dos Caminos	—	134.339,1	—
Zornoza a Zugastieta	6,8	11.324,2	1.665,3
Durango a Bermeo	34,1	51.323,7	1.505,1
Lequeitio	29,8	15.810,3	530,5
Elanchove a Ea	5,0	5.834,8	1.167,0
Bilbao a Bermeo	33,1	42.661,2	1.288,9
Arratia	32,8	205.548,1	6.266,7
Bilbao a Valmaseda	29,5	95.114,3	3.224,2
Basurto a Nocedal	12,9	17.363,2	1.346,0
Carranza	27,8	11.428,4	411,1

En el cuadro precedente podemos apreciar en su totalidad la red de carreteras principales de Vizcaya, su longitud, recaudaciones totales y por kilómetro. Vemos que son precisamente, las rutas que ponen en comunicación al Señorío con el interior de la península, las que absorben una mayor intensidad de tráfico. Habíamos visto cómo uno de los objetivos básicos perseguidos por la burguesía bilbaína al construir el camino de Pancorbo fue asegurar e incrementar, en la medida de lo posible, su papel de intermediación comercial entre el Norte de Europa y el interior de la Península. Sin embargo y a medida que transcurre el tiempo, la actividad comercial dejará de ser el único referente económico. Y si hasta entonces el camino de Bilbao a Pancorbo había sido el más utilizado durante las primeras décadas del siglo XIX, tal como hemos podido observar atendiendo a las recaudaciones de las aduanas interiores, ahora y con la apertura de otras rutas que comunican Bilbao con las capitales de provincias vecinas, el tráfico se reparte de una manera más uniforme. En efecto, si dividimos la recaudación bruta de cada camino por la longitud de éstos, vemos que la ruta de Arratia obtuvo 6.267 reales por kilómetro, por apenas 4.970 reales la de Pancorbo. También el camino de Bilbao a Durango, que transcurre a través de la

**Recaudación de las cadenas de los caminos provinciales de Vizcaya.
Año 1859**

	Cadenas	Reales	Total Reales
Bilbao-Pancorbo	Miravalles	52.552,8	440.396,0
	Luyando	64.412,0	
	Orduña	60.070,1	
	Osma	56.432,3	
	Bergüenda	67.941,1	
	Pancorbo	138.987,8	
	{ Dos Caminos	134.339,1	134.339,1
Bilbao-Durango	Urgoiti	98.777,1	152.397,7
	Guardiachu	53.620,6	
Zornoza-Zugastieta	{ Autzagana	11.324,2	11.324,2
Durango-Bermeo	Orobio	12.319,6	51.323,7
	Elorren	23.972,0	
	Pedernales	15.032,0	
Lequeitio	Urruchua	7.218,4	15.810,3
	Bengoechea	8.591,9	
Elanchove-Ea	{ Barrutia	5.834,8	5.834,8
Bilbao-Bermeo	Artagan	25.008,8	42.661,2
	Munguía	10.088,4	
	Laubidieta	7.564,1	
Arratia	Garacoy	66.462,7	205.548,1
	Ceanuri	71.093,0	
	Barazar	67.992,3	
Bilbao-Valmaseda	Castrejana	52.527,2	95.114,3
	Sodupe	18.581,0	
	La Herrera	24.006,1	
Basurto-Nocedal	Galindo	10.201,8	17.363,2
	Ortuella	7.161,4	
Carranza	Traslaviña	7.542,7	11.428,4
	Callejo	3.885,8	

cuenca del Río Ibaizabal, comienza a adquirir notoriedad por sí solo y por que confluyen en él otras rutas, de ahí que no pueda extrañarnos los 6.195 reales por kilómetro alcanzados. Por contra, el camino de Bilbao a Valmaseda que hasta bien entrado el siglo XVIII había articulado la cuenca del Río Cadagua, además de constituir un importante pilar de las comunicaciones del área occidental del Señorío con La Bureba, la cuenca del Duero y Santander, continúa perdiendo tráfico desde la apertura del camino de Pancorbo, para apenas recaudar 3.224 reales por kilómetro.

En un análisis más detallado de las recaudaciones de cada una de las cadenas establecidas en los caminos de la red provincial, vemos que el portazgo de Pancorbo con 138.987 reales ocuparía el lugar más destacado. No obstante, debemos recordar que los peajes establecidos en este punto eran netamente superiores al resto, mientras que las diferencias en el número de toneladas estimadas que habrían pasado por todas ellos fueron muy inferiores, como tendremos ocasión de comprobar. Por contra, aunque la cadena de Miravalles aparece como la de menor recaudación de esta ruta, 52.552 reales, lo cierto es que su tráfico de mercancías fue muy similar al registrado en Pancorbo, pero aplicando un peaje inferior en el último semestre del año. El resto de cadenas de esta ruta, incluida la de Orduña, presentan niveles de recaudación muy similares, lo que nos induce a pensar que la participación de estos núcleos de población en el comercio de este camino sería menor, centrándose únicamente en los puntos extremos. Miravalles, dada su proximidad con Bilbao, y Pancorbo, situada en la encrucijada del camino real que se dirigía desde Madrid a la frontera francesa en Irún. Cabe destacar así mismo, que si desglosamos las cantidades recaudadas en las cadenas de este camino según el vehículo utilizado, el 90 por ciento de los reales engrosados por el portazgo de Pancorbo fueron en concepto de galeras de transporte de mercancías y diligencias (68 y 21,6 %). Mientras que el resto hay que repartirlo entre los carros del país, las caballerías, los ganados y los coches de recreo. Esto es, un tráfico profesional efectuado por carreteros que realizan esta actividad todo el año. No ocurre lo mismo con el resto de cadenas de esta ruta, donde las mercancías a lomos de caballerías y los carros del país resultan ser los más utilizados para el transporte.

Una cadena especialmente significativa es la de Dos Caminos. En realidad, este portazgo no estaba situado propiamente en ninguna ruta, sino que se ubicaba en las proximidades de los caminos de Pancorbo y Durango y muy cerca del núcleo urbano de Bilbao. Estas circunstancias explicarían en parte los 134.339 reales recaudados durante el año 1859, toda vez que se beneficiaba del tránsito de los caminos señalados, ade-

más de los transportes de minerales de los cotos de Ollargan, Miravilla o el Morro. Por no mencionar que en sus cercanías se encontraba la fábrica de Santa Ana de Bolueta. Y todo ello, a pesar de aplicarse el peaje más bajo de todas las rutas existentes en el Señorío.

También tienen especial significación las cantidades recaudadas en conjunto por las tres cadenas del camino de Arratia, concretamente 205.548 reales. No obstante, si nos fijamos en los ingresos particulares de cada portazgo podemos observar que estos son muy similares, en torno a los 68.500 reales, lo que bien pudiera evidenciar que buena parte de las mercancías que pasaban por este camino serían de tránsito, esto es, sin apenas intervenir en el desarrollo económico del área. No cabe duda que el camino de Arratia era el mejor situado para aquellas mercancías que partían de Bilbao o se dirigían a la capital vizcaína desde Vitoria, La Rioja, e incluso todos aquellos productos provenientes de la rivera del Ebro. La ruta de Ubidea y en concreto, el puerto de Barazar, además de tener menor altitud que el de Orduña y unos desniveles más suaves, constituía el camino más directo y por lo tanto más apropiado para el comercio entre Bilbao y Vitoria, aunque por razones distintas nunca fue el de mayor utilización⁵⁵.

Por contra y a medida que pasa el tiempo, la cuenca del Ibaizabal, servida por el camino de Bilbao a Durango adquiere una mayor significación, como atestiguan los 152.397 reales recaudados en las dos cadenas de esta ruta que apenas cuenta con 25 kilómetros de longitud. No debemos olvidar que en este área se localizaba buena parte de la industria tradicional del Señorío⁵⁶. Por el camino de Durango salía el mine-

⁵⁵ A lo largo de todo el siglo XIX fueron numerosas y muy enconadas las disputas entabladas entre las instituciones provinciales alavesas y vizcaínas en torno a las comunicaciones entre ambas capitales. Primero por la construcción del camino de Bilbao a Pancorbo, y más tarde por la dirección que debía seguir el Ferrocarril del Norte a su paso por las provincias vascas. No está de más recordar que la privilegiada situación geográfica de Vitoria le había valido para jugar un importante papel como centro de intermediación comercial. El decreto de Epartero de 29 de octubre de 1841 y el consiguiente traslado de las aduanas a la costa, ponía en evidente peligro la actividad económica de la plaza. Si a ello añadimos los intentos de la burguesía bilbaína de construir un ferrocarril desde Madrid a la frontera francesa por Bilbao, pero sin pasar por Vitoria, el aislamiento sería completo. La labor de las instituciones alavesas se encaminó a lograr la conexión por cualquiera de los medios posibles con Bilbao. Ver, NOVO LÓPEZ, Pedro A.: «Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco. 1845-1910». Tesis doctoral inédita. Universidad del País Vasco, 1992. (Pp. 34-39 y 242-247)

⁵⁶ MADDOZ, P.: *op. cit.* Refiriéndose a los establecimientos industriales de esta zona cita las «fábricas de jarcias y de papel, los telares de lona para los buques, las alfarerías de Zornotza, Abadiano, Durango y Guernica, u otras pequeñas industrias del mismo género que merecen bastante atención». (P. 381).

ral de hierro del anticlinal de Bilbao, con destino no sólo a las fraguas y ferrerías de esta área, también a las situadas en Guipúzcoa, aunque ya por esta época comenzaría su decadencia⁵⁷, o a las alavesas de Araya y Asparrena. En buena medida y como consecuencia de lo anteriormente señalado, también circularía por este camino el carbón vegetal usado como combustible y del que tenemos constancia por las continuas protestas de alaveses y guipuzcoanos, ante la rápida extinción de sus bosques y el deterioro de las calzadas provocado por estas conducciones. Tampoco podemos dejar de lado que por esta ruta saldrían los pescados frescos y salazones de puertos como los de Elanchove, Lequeitio y Ondárroa. O los productos elaborados por las fábricas metalúrgicas de As-tepe y Santa Ana de Bolueta, la Dinamita de Zuazo, o los textiles y productos alimenticios de pequeños establecimientos fabriles de Amorebieta, sin olvidarnos de la explotación de numerosas canteras de sillería, piedra refractaria y mármoles, todas ellas ubicadas en las proximidades del camino.

Respecto a los demás caminos que comunicaban Bilbao con el resto de Vizcaya, los distintos valores que arrojan las cadenas en ellos instalados revelan la desigual concentración comercial e industrial de las localidades por donde transcurren. De este modo, las recaudaciones más amplias se obtenían en aquellas cadenas próximas a Bilbao, debido al influjo que ejerce la capital sobre los pueblos cercanos. Entre ellos cabe destacar los caminos del Valle de Asua y su prolongación hacia Munguía y Bermeo. Los construidos en este área tenían como objetivo primordial facilitar la comercialización de productos tales como las pesquerías frescas y salazones de Bermeo, o los productos hortícolas y la ganadería de los pueblos situados en el entorno de Munguía y Valle de Asua, destinados todos ellos al mercado bilbaíno⁵⁸. Esta sería la razón por la cual la cadena de Artagan, en el camino de Bilbao a Bermeo, alcanzará con 25.000 reales, más de la mitad del total embolsado por el camino. En la misma situación se encontraría la cadena de Castrejana, en el camino de Bilbao a Valmaseda, toda vez que sus 52.527 reales de recaudación superaron el cincuenta por ciento de la totalidad de la ruta.

⁵⁷ GARATE OJANGUREN, Monserrat: *El proceso de desarrollo en Guipúzcoa*. San Sebastián, 1976. (Pp. 167 y ss.).

⁵⁸ AGIRREAZKUENAGA, Joseba: *Vizcaya en el siglo XIX: las finanzas públicas de un estado emergente*. Bilbao, 1987. Al analizar la evolución sufrida por el terrazgo vizcaíno, observa algunas modificaciones cerca de los núcleos más densamente poblados, los cuales se habrían orientado hacia productos más comercializables y competitivos, tales como la leche, hortalizas y carnes. (P. 36).

También merecen atención los 10.201 reales de recaudación obtenidos en la cadena de Galindo, en el camino de Basurto a Nocedal y encrucijada de otros que se dirigen hacia Portugalete, Sestao o Santurce. Mientras tanto, la cadena de Ortuella, situada en el mismo camino, sólo recaudó 7.161 reales, a los que sería preciso añadir otros 7.840 producido del acuerdo entre la Diputación, los tres concejos de Santurce, San Salvador del Valle y Sestao, por el paso de los carros cargados de mineral que transitaban por este punto.

Por contra, las recaudaciones más bajas se alcanzaron en aquellos caminos situados más lejos de Bilbao. Los apenas 11.324 reales del camino de Zornoza a Zugastieta, los 15.810 de los portazgos de Urruchua y Bengoechea en la carretera de Lequeitio, o los 5.834 del camino de Elanchove a Ea, son buena prueba de lo que estamos señalando. Otra ruta escasamente utilizada era la que comunicaba Vizcaya con Santander, como lo atestiguan los apenas 7.890 reales obtenidos en la cadena de la Rigada, en el camino de Portugalete a Sopuerta y ramal a Somorrostro. No así en la cadena del Pobal, donde se recaudaron 17.732 reales, provenientes de la ferrería allí instalada. En idéntica situación se hallaba el camino de Carranza. En sus dos portazgos de Traslaviña y Callejo apenas se obtuvieron 11.442 reales, lo que da una idea clara de las escasas relaciones comerciales con la vecina provincia de Santander.

A pesar de las importantes recaudaciones⁵⁹ obtenidas en el conjunto de portazgos explotados por la Diputación de Vizcaya, a los que habría que añadir los ingresos de los arbitrios, en muchos casos no fueron suficientes para responder a las obligaciones contraídas con los accionistas. Es en esta situación en la que se enmarcaron las negociaciones entabladas por las asociaciones de caminos y el Señorío, para que este último se hiciera cargo de ellos. Ya hemos señalado como la orografía del país y sus condiciones climáticas, incidieron negativamente en los resultados económicos de los caminos, toda vez que hacían que se incrementara notablemente el costo por kilómetro construido, amén de las reparaciones y mantenimiento anual al que debían ser sometidos. Si a esto unimos el método de financiación adoptado, con préstamos que devengaban intereses fijos del 5 por ciento, no debe extrañar las dificultades económicas por las que atravesaron algunas de las asociaciones.

⁵⁹ Un análisis similar de los portazgos lo podemos encontrar en: VIDAL, Javier: *Transporte y mercado en el País Valenciano. (1850-1914)*. Ed. Alfons el Magnànim. Institució Valenciana D'Estudis i Investigació. Valencia, 1992. (Pp. 42-57).

Pero con todo, el factor decisivo en la crisis que experimentaron los caminos a medida que avanzaba el siglo XIX, hay que buscarlo en la progresiva implantación de ferrocarriles. La evolución de las recaudaciones en las cadenas de la red provincial no dan pie a ninguna duda. Mientras que durante el ejercicio 1859 los productos líquidos ascendieron a 1.163.239 reales, alcanzando su máximo nivel en 1861 con 1.452.210, apenas cinco años después únicamente se recaudaron 561.494 reales. Por contra, los gastos de explotación, sin incluir los del personal de caminos, fueron aumentando paulatinamente, siendo de 89.225, 90.096 y 104.301 reales respectivamente, representando este último año de 1866 más del 18,5 por ciento del producto líquido. El nivel de gastos de las cadenas debió ser de mucha entidad, toda vez que será la propia Comisión de Caminos la que solicitará su supresión. «Este tributo, de poca entidad en el día, absorbe necesariamente una porción crecida de su producto con los gastos de percepción y oficina central. Hora es ya de reformar una exacción muy desigual en su aplicación, y aún hacerla desaparecer⁶⁰». El descenso más acusado se produjo en aquellos caminos que discurrían paralelos a los ferrocarriles del Norte y de Tudela a Bilbao. Por contra, aquellos otros caminos que comunicaban algunas áreas pobladas con los ferrocarriles, vieron como los productos de sus cadenas se incrementaban, al servirles éstos como nexo de unión con las estaciones más próximas. Prueba de ello es lo ocurrido con el camino de Bilbao a Bermeo, que pasa de una recaudación de 42.661 reales en 1859 a 63.392 durante el año 1866.

Recaudación en reales

Camino	1852	1856	1859	1876
Bilbao a Pancorbo	301.480	399.604	440.396	157.439
Arratia	104.680	125.060	205.548	(1)37.705

Fuente: Comisión Permanente de Caminos. Actas de 6 de junio de 1867. A.G.S.V. Peajes. Registros n.ºs 2-3, para los peajes hasta 1859 y registros n.ºs 36-37 para los peajes de 1876. (1).- Esta recaudación es la obtenida en las cadenas de Garacoy y Ceanuri, faltando la de Barazar.

⁶⁰ Archivo de la Diputación de Vizcaya. Sección administrativa. Comisión Permanente de Caminos de Vizcaya. Actas de la sesión de 12 de mayo de 1868.

Otra cadena que experimentó un notable retroceso fue la de Ortuella, que pasa de recaudar 39.821 reales durante el ejercicio de 1865, a únicamente 13.262 apenas un año después. Situada en el camino de Bar-surto a Nosedal, su principal tránsito consistía en el acarreo de minerales del coto de Triano hasta la dársena de Galindo o Ugarte. A pesar de las buenas condiciones de extracción, el transporte encarecía notablemente su precio final. Prueba de ello es que el acarreo de una tonelada de mineral desde la bocamina hasta Ortuella suponía un desembolso de 6,98 reales, a los que había que añadir otros 9,32 en su recorrido hasta las dársenas. Por último, el transporte mediante gabarras, junto con las labores de estiba a bordo de los buques en el Desierto (Baracaldo), añadían otros 2,5 reales. Total 18,8 reales por tonelada⁶¹. La Comisión Permanente de Caminos habría estudiado distintas peticiones *«de los principales propietarios de minas de Triano y otras personas interesadas en la industria del fierro»* para que se construyeran caminos que conectaran las minas entre sí, posibilitando de este modo las labores de extracción durante el invierno⁶². Sin embargo, la solución final no vendrá de la mano de la construcción de nuevos caminos, sino más bien de la apertura del Ferrocarril de Triano, que absorberá de manera creciente el transporte de mineral gracias al abaratamiento de los costos.

No cabe la menor duda que la construcción de la red de ferrocarriles de vía estrecha en Vizcaya, a partir de la década de los años ochenta de la centuria pasada, supuso la absorción de la práctica totalidad del tránsito efectuado hasta entonces por los caminos. La posibilidad de sustituir un medio de comunicación por otro, la apunta la Comisión Permanente de caminos en un informe enviado a la Diputación en el año 1868. En él se dice que *«ya que el Señorío con afán solícito y sin escasear sacrificios, tiene concedida una garantía de interés a los capitales que facilitaron los pueblos para sus caminos; atendiendo a que la costosa entrada de Bilbao por ferrocarril se halla establecida por una vía que recorre una parte exigua del territorio (Tudela a Bilbao),*

⁶¹ Archivo de la Diputación de Vizcaya. Sección administrativa. Comisión Permanente de Caminos de Vizcaya. Actas de 11 de marzo de 1868. *«La mena en montes tan ricos como los de Triano tienen un valor muy pequeño en la mina por la falta de extracción; lo que en realidad constituye el precio para el fundidor es el coste de conducción desde el origen hasta los hornos».*

⁶² *Ibidem*. Actas de la sesión de 31 de octubre de 1867. La Comisión Permanente estudiaba la construcción de un camino o dos *«que reemplazaran a los actuales, atendiendo a que estas rutas de servicio se hallaban en malísimas condiciones y considerando por consiguiente que una nueva comunicación en buenas circunstancias, facilitaría extraordinariamente el aumento de tráfico, permitiendo a los carros y caballerías llevar una carga mucho mayor».*

*privando en sus beneficios en la escala apetecida al corazón de Vizcaya y a sus puertos (...) ¿no sería tiempo de inaugurar un sistema de caminos de hierro vecinales?*⁶³»

Estimación de las toneladas transitadas por las cadenas. 1859

Camino	Cadenas	Tn. Estimadas	Camino	Cadenas	Tn. Estimadas
Bilbao-Pancorbo	Miravalles	16.484,4	Lequeitio	Urruchia	1.111,3
	Luyando	13.727,0		Bengochea	1.503,9
	Orduña	12.602,2	Elanchove-Ea	Barrutia	1.080,7
	Osma	11.278,9		Artagan	4.319,6
	Bergüenda	12.640,2	Bilbao-Bermeo	Munguía	1.957
	Pancorbo	17.289,0		Laubidieta	1.329,6
	{ Dos Caminos	56.940,1			
Bilbao-Durango	Urgoiti	24.842,4	Arratia	Garacoy	11.711,1
	Guardiachu	7.550,2		Ceanuri	11.231,3
				Barazar	10.270,0
Zornoza-Zugastieta	{ Autzagana	2.795,3			
Durango-Bermeo	Orobio	2.483,6	Bilbao-Valmaseda	Castrejana	11.186,2
	Elorren	3.393,9		Sodupe	4.638,9
	Pedernales	1.584,2		La Herrera	4.062,5
Basurto-Nocedal	Galindo	1.640,7	Carranza	Traslaviña	1.584,3
	Ortuella	842,4		Callejo	720,5

En el cuadro precedente podemos observar la estimación de toneladas transitadas por las cadenas de los caminos provinciales durante el año 1859. Ya hemos señalado la imposibilidad de sumar las toneladas que habrían pasado por los distintos portazgos, para no incurrir en posibles dobles contabilidades. No obstante, confirmando lo que hasta ahora habíamos observado a través de las recaudaciones obtenidas en las cadenas, vemos que son las rutas que comunicaban Bilbao con el inte-

⁶³ *Ibidem.*

rior peninsular y las provincias vecinas, las que presentan tráficos de mercancías más importantes. Y entre ellas, la ruta de Bilbao a Durango y su prolongación hacia Guipúzcoa mediante los caminos explotados por la Merindad de Durango. Las 24.842 toneladas que habrían pasado por la cadena de Urgoiti son buena prueba de ello, volumen que desciende notablemente hasta las 7.550 toneladas de Guardiachu, una vez atravesada la localidad de Amorebieta. No obstante, es aquí precisamente donde residiría la diferencia, toda vez que en Amorebieta concurría el camino de Zugastieta que conduce a Guernica y, de este modo, a los puertos de Elanchove, Ea, Pedernales e incluso Bermeo. Si a todo ello añadimos la circunstancia de que la cadena de Urgoiti se beneficiaría del tráfico del camino de Arratia, no debe extrañarnos el tráfico registrado en esta ruta. Tampoco debemos dejar de lado el hecho de que en la cuenca del Río Ibaizabal estuvo ubicada buena parte de la industria tradicional vizcaína, y que en localidades como Galdácano, Amorebieta o la misma Durango se instalaron numerosos procesos industriales al calor del desarrollo económico vizcaíno de finales del XIX, circunstancias todas ellas que fueron muy tenidas en cuenta por los promotores del Ferrocarril Central de Vizcaya.

Cadenas y número de vehículos y toneladas estimada transitadas por la carretera de Bilbao a Durango. Año 1859

	A	B	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total Tn.
Urgoiti	13.956	20.886	3.068	1.550	1.881	2.943	2.740	266	66	35	18	
Tn	1.841	12.532	1.227	930	1.505	2.943	3.288	372	106	63	36	24.842
Guardiachu	7.458	10.018	323	562	640	370	125	9	2	1	2	
Tn.	19	6.011	129	337	512	370	150	13	3	2	4	7.550

A.- Caballerías mayores y menores. número y Tn. estimadas; B.- Carros del país, número y Tn. estimadas; 2,3,3...10, corresponde al número de galeras, carromatos y otro tipo de vehículos tirados por las caballerías indicadas y Tn. estimadas.

En el cuadro podemos apreciar la distinta composición del tráfico y el volumen estimado de mercancías que discurrieron por las cadenas del camino de Bilbao a Durango. Se puede identificar, con las lógicas reservas pero atendiendo a los estados elaborados por la Comisión Permanente de Caminos sobre la oferta de transporte en Vizcaya, que las mercancías acarreadas en galeras o vehículos similares arrastrados por caballerías, habrían sido efectuadas por carreteros profesionales. Mien-

tras que para los carros y caballerías sueltas, además de los transportistas, habría que incluir a los labradores que estaban dispuestos a utilizar sus yuntas de bueyes en aquellas épocas del año de escaso trabajo agrícola. Es este precisamente el vehículo más utilizado tanto en número como en volumen en la ruta de Durango, toda vez que el 50 por ciento de las mercancías que transitaron por la cadena de Urgoiti lo hicieron en carros del país, cifra que se incrementa hasta el 80 por ciento en la cadena de Gudiachu.

No ocurre lo mismo con las rutas que atravesaban áreas de menor desarrollo económico, pero que conducen directamente desde Bilbao al interior peninsular. En efecto, cuando analizábamos las recaudaciones del camino de Arratia, veíamos que sus tres cadenas obtenían unos rendimientos similares, hecho que atribuíamos a que el tránsito que se dirigía por esta ruta apenas participaba en el desarrollo económico del área.

Cadenas y número de vehículos y toneladas estimada transitadas por la carretera de Arratia. Año 1859

	A	B	2	3	4	5	6	7	8	9	10	T. Tn.
Garacoy	6.666	4.429	1.561	524	1.447	2.783	2.692	250	63	34	16	
Tn	400	2.657	624	314	1.158	2.783	3.230	350	101	61	32	11.711
Ceanuri	9.513	3.174	1.510	596	1.426	2.824	2.732	253	64	36	15	
Tn	571	1.904	604	358	1.141	2.824	3.278	354	102	65	30	11.231
Barazar	6.807	2.017	1.526	545	1.436	2.768	2.717	246	62	34	16	
Tn	408	1.210	610	327	1.149	2.768	3.260	344	99	61	32	10.270

A.- Caballerías mayores y menores, número y Tn. estimadas; B.- Carros del país, número y Tn. estimadas; 2,3,4...10, corresponde al número de galeras, carromatos y otro tipo de vehículos tirados por las caballerías indicadas y las Tn. estimadas.

En efecto, si observamos el cuadro podemos ver cómo el tráfico que habría discurrido por los tres portazgos es muy similar, esto es, alrededor de 11.000 toneladas. Si a esto añadimos que un mínimo del 73 por ciento del volumen de mercancías que atravesó la cadena de Garacoy y un máximo del 84 por ciento en Barazar, fueron transportados en galeras y vehículos tirados por caballerías, nos induce a pensar que fueron efectuados por carreteros profesionales. ¿Quiere esto decir que las rutas que comunicaban Bilbao con el interior de la Península eran utilizadas de manera preferente por carreteros profesionales?

**Cadenas y número de vehículos y toneladas estimada transitadas
por la carretera de Bilbao a Pancorbo. Año 1859**

	A	B	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	T. Tn.
Miravalles	7.470	19.366	614	227	673	1.093	1.656	259	14	4	12			
Tn.	448	11.620	246	136	538	1.093	1.987	363	22	7	24			16.484
Luyando	7.653	14.607	543	235	652	1.173	1.698	277	10	3	12			
Tn.	459	8.764	217	141	522	1.173	2.038	388	16	5	24			13.747
Orduña	23.126	10.841	806	354	701	1.198	1.668	278	10	2	3			
Tn.	1.388	6.505	322	212	561	1.198	2.002	389	16	4	6			12.602
Osma	16.351	9.483	188	348	756	1.228	1.734	274	12	2	2			
Tn.	981	5.690	75	209	605	1.228	2.081	384	19	4	4			11.279
Bergüenda	28.643	7.654	526	676	1.217	1.679	2.130	341	11	2	3			
Tn.	1.719	4.592	210	406	974	1.679	2.556	477	18	4	6			12.640
Pancorbo	19.076	3.728	983	1.897	2.911	3.575	4.394	570	89	42	51	36	1	
Tn.	1.145	2.237	393	1.138	2.329	3.575	5.273	798	142	76	102	79	2	17.289

A.- Caballerías mayores y menores, número y Tn. estimadas; B.- Carros del país, número y Tn. estimadas; 2,3,4...12, corresponde al número de garreras, carrmatos y otro tipo de vehículos tirados por las caballerías indicadas y las Tn. estimadas.

En el cuadro precedente podemos observar el volumen estimado de las mercancías que habrían transitado por cada una de las seis cadenas del camino de Bilbao a Pancorbo, así como el tipo de vehículos y su correspondiente tiro. No es necesario insistir en que ésta había sido la ruta tradicional de penetración del mercado vizcaíno, toda vez que además de posibilitar la concentración de las mayores dificultades y esfuerzos en único punto, la Peña de Orduña, permitía su unión directa con el camino real en Pancorbo, amén de ser una respuesta eficaz al camino abierto hacia el Puerto de Santander. Las dos cadenas extremas, Miravalles con 16.484 toneladas y Pancorbo con 17.289, son las que absorben un mayor tráfico de mercancías. La primera, situada en las cercanías de Bilbao, además de aprovechar los influjos de su situación geográfica, contaba con importantes molinos y almacenes de harinas, tales como los situados en el Pontón dirigidos por Eduardo Coste Vildósola, los regentados por la familia Eugenio Aguirre e Hijos, o la fábrica de N.D. Artiach. Por su parte, la cadena de Pancorbo estaba situada en la encrucijada del camino real que iba desde Madrid a la frontera con Francia, y por lo tanto una ruta alternativa para todos aquellos viajeros y mercancías que se dirigían al interior de la península o hacia el Puerto de Bilbao. Pues bien, si nos fijamos en las cadenas situadas en Vizcaya, vemos que un máximo del 73 por ciento (Miravalles) y un mínimo del 62 por ciento

(Orduña) de las mercancías transportadas lo fueron utilizando los carros del país. Mientras que en el resto de cadenas de la ruta, el vehículo de transporte por excelencia era la galera o aquellos otros arrastrados por caballerías, como lo atestigua el hecho de que el 81 por ciento de las toneladas que habrían transitado por Pancorbo lo hicieron utilizando este tipo de vehículos.

Con ello queremos significar, no sólo una estimación del volumen de mercancías que habría soportado cada uno de los caminos la red provincial de Vizcaya, sino también la distinta utilización de vehículos según la ruta seguida. Estos es, mientras que los caminos del interior que comunicaban los distintos pueblos del señorío eran utilizados fundamentalmente por transportistas ocasionales, la oferta en las rutas que conducían al interior de la península estaban servidas preferentemente por carreteros profesionales. Los primeros estarían dedicados, sobre todo, al transporte de bienes de consumo inmediato, como productos hortícolas, carnes y pescados frescos, leches y sus derivados, etc, procedentes de las comarcas cercanas a Bilbao y dirigidas a su mercado. Por su parte, los carreteros profesionales transportarían bienes de consumo no perecederos, como cereales, vinos, sal, etc, así como materias primas y productos elaborados.

Para concluir, merece la pena destacar el tránsito de vehículos de todo tipo y el volumen de mercancías que habrían atravesado por la cadena de Dos Caminos. Ya hemos señalado con anterioridad que este portazgo no estaba situado específicamente en ninguna carretera, sino que se ubicaba en las cercanías de Bilbao, aprovechándose de los tráficcos que discurrían hacia Guipúzcoa y hacia el interior de la Península por las rutas de Pancorbo y Arratia. Las 56.940 toneladas que habrían transitado por este punto, son muestra palpable del nivel alcanzado por el comercio terrestre de la plaza bilbaína.

Cadena de Dos Caminos. Número de vehículos transitados por este punto y toneladas estimadas. Año 1859

	A	B	2	3	4	5	6	7	8	9	10	T. Tn.
Dos												
Caminos	28.975	72.187	627	1.112	2.436	3.686	3.763	393	93	50	16	
Tn.	1.739	43.312	251	667	1.949	3.686	4.516	550	149	90	32	56.940

A.-Caballerías mayores y menores, número y Tn. estimadas; B.- Carros del país, número y Tn. estimadas; 2,3,4...10, corresponde al número de galeras, carrmatos y otro tipo de vehículos tirados por las caballerías indicadas y las Tn. estimadas.

Por lo que hace al resto de caminos existentes en la red provincial, únicamente la ruta de Bilbao a Valmaseda presenta un tráfico de mercacancías destacado, aunque notablemente inferior al que tuvo con anterioridad. La ruta del Cadagua mantuvo, hasta la apertura del camino de Pancorbo, un gran protagonismo junto con Bilbao en el comercio de intermediación con el interior peninsular, y especialmente, con La Rioja, La Bureba y la Cuenca del Duero. Productos agrícolas y ganaderos, manufacturas de hierro y cobre, (actividad esta última en clara decadencia desde principios del siglo XIX), textiles, cueros, industria papelera, harinas provenientes de la industria molinera de Gordejuela y Güeñes, etc, habrían sido objeto de una intensa comercialización a lo largo de esta ruta. No obstante, la apertura del camino de Bilbao a Pancorbo y el traslado de las aduanas a la costa en 1841, son dos hechos que afectaron no sólo al tráfico de esta ruta, hasta entonces paso obligatorio hacia Castilla, también repercutirá negativamente en la propia industria tradicional de los pueblos de la cuenca del Cadagua toda vez que dejarán de darse a conocer en sus mercados habituales.

Cadenas y números de vehículos y toneladas estimadas transitadas por la carretera de Bilbao a Valmaseda. Año 1859

	A	B	2	3	4	5	6	7	8	9	10	T. Tn.
Castrejana	49.444	11.607	139	218	484	408	141	27	24	8	7	
Tn	2.967	6.964	56	131	387	408	169	38	38	14	14	11.186
Sodupe	15.551	4.551	59	134	421	308	111	19	25	7	7	
Tn	933	2.731	24	80	337	308	133	27	40	13	14	4.639
La Herrera	9.611	4.016	78	109	475	314	148	28	24	8	8	
Tn	577	2.410	31	65	380	314	178	39	38	14	16	4.063

A.- Caballerías mayores y menores, número y Tn. estimadas; B.- Carros del país, número y Tn. estimadas; 2,3,4,..10, corresponde al número de galeras, carromatos y otro tipo de vehículos tirados por las caballerías indicadas y las Tn. estimadas.

En el cuadro podemos apreciar como únicamente la cadena de Castrejana presenta un tráfico de mercacancías significativo, 11.186 toneladas, que en buena medida se deberían a su ubicación en las cercanías de Bilbao, sin olvidarnos de la incipiente explotación minera en Alonsótegui, Zaramillo y la propia Castrejana. El escaso tráfico que presenta tanto la cadena de Sodupe, situada en la encrucijada del camino que se dirige a localidades como Oquendo, Gordejuela o Arceniega, o el portazgo de La Herrera, en las proximidades de Valmaseda, son una

muestra palpable de la decadencia industrial a la que se habría visto abocado este área en la primera mitad de la pasada centuria.

En definitiva y a modo de resumen, es necesario destacar la atención prestada por las instituciones provinciales y locales, en la mejora de las infraestructuras de comunicaciones en Vizcaya, conscientes sin duda, de la importancia que éstas tenían para su desarrollo económico. A medida que la economía del Señorío iba alcanzando nuevas cotas de desarrollo y modificaba parte de sus estructuras productivas, la red de comunicaciones terrestres fue ampliándose, respondiendo de este modo a las nuevas necesidades planteadas. Primero sustituyendo los caminos de herradura por los carretilos, comenzando por aquellos que comunicaba Bilbao con el interior de la Península. Más tarde, con aquellos otros que trataron de desenclavar los puertos de la costa vizcaína, para comunicarlos con las carreteras generales. Finalizando con la construcción de una serie de caminos transversales, cuya virtud principal fue hacer extensivos a toda Vizcaya los beneficios que resultaban de la apertura de vías de comunicación interior. La utilización de la red de caminos de Vizcaya continuó, al menos de una forma notable, hasta el último tercio del siglo XIX. A partir de entonces, la paulatina construcción de ferrocarriles de vía estrecha a lo largo de las rutas principales, supondrá la práctica absorción del tráfico de mercancías y el de viajeros. Las carreteras pasan a un segundo plano, no recuperando su papel primordial hasta bien entrado el siglo XX.