

EL DECLIVE DEL TRADICIONAL NEXO DE UNION ENTRE EL SEÑORIO DE BIZKAIA Y LA MESETA A TRAVES DEL KADAGUA. ANALISIS E IMPLICACIONES.

Susana Serrano Abad

Bilbao-Balmaseda bidea, Kadagua ibaiari arraikiz, XVIII. mendearen amaieran arte Bizkaiko Goikoa eta La Meseta arteko lotura inportanteen bat izan zen, ekintza sozial eta ekonomikoan aurrerabidea bultzatzeko beharrezkoa. Geroztik, Balmasedatiko bidea baztertuta geratzen joan da, Nerbioi-Ibaizabalen zekarko garrai eta komunikazio bideak hartu duen bultzapen aurre.

Orduñatiko bidea indartzeak, XVIII. mendearen amaieratik aurrera egina, Balmaseda hiria erabat atzerapena ekarri zuen. Balmasedak potentzial sozio-ekonomikoak ezkatutzen zituen, merkataritza eta industri hiri bat zenez gero, eta Araba eta Burgoseko iparralderaino zabaltzen zen eskualde bateko buruzpapera jokatzen zuen. XX. mendearen hasieran, tren asmakizun eta industrigintza martxan jarrita, bizkaitar mendebaldeko periferia honek berriz bere ekonomia hazitu ikusi zuen.

Azken urteotan, bere atzerapenak, industria eta demografiaren arloan, zerbitzuen ahultasunak eta sendatu gabeko hiri funtzioek ez dute konponketarik aurkitzen, batez ere akasdun, zaharkitu eta Kadagua haraneko biztanleentzat gutxi eraginkorra den garrai eta komunikazio bideen egitura bat mantentzen bada.

Lurralde periferiko honek desafio bati aurre eman behar dio, Kadagua haraneko arazoak konpontzeko, hau da, bere garrai eta komunikazio bideak berregituratu eta eraberritzea. Desafio honek izen bat ba dauka, "Corredor del Kadagua" delakoa, gaur egun bere bigarren fasea egintzan dabil.

El camino Bilbao-Balmaseda, siguiendo el Kadagua, de ser uno de los principales nexos de unión entre el Golfo de Bizkaia y La Meseta, vital en el desarrollo de las actividades socio-económicas del Señorío hasta fines del siglo XVIII, ha ido retrocediendo posiciones dado el empuje experimentado por el eje Nervión-Ibaizabal hasta el punto de ver relegadas sus funciones prácticamente al mero ámbito comarcal.

La potenciación del camino de Orduña significó el inicio de una fase de declive para la villa de Balmaseda, enclave con potenciales recursos socio-económicos y cabecera de un área cuyo radio de acción se extendía al norte de Burgos y de Araba. Tan sólo la aparición del ferrocarril en los albores del siglo XX supuso en cierta medida abrir el horizonte de las expectativas de desarrollo de este área del suroeste vizcaíno.

El retroceso demográfico, la crisis y el declive de las actividades industriales, la debilidad del sector terciario, así como la imagen sin consolidar que padece hoy día la subcomarca encartada en nada se ven favorecidos por la infraestructura de comunicaciones que soporta, deficitaria, obsoleta e inoperante a la hora de cubrir las necesidades que requiere la población asentada a lo largo del eje del Kadagua.

La reestructuración y modernización de las vías de comunicación existentes se plantea como un reto de cara a frenar la marginación del Valle, un reto que tiene ya un nombre, el futuro Corredor del Kadagua, en actual fase de construcción.

L'itinéraire Bilbao-Balmaseda, tout au long du Kadagua, qui avait joué le rôle d'établir les relations socio-économiques entre Bizkaia et La Meseta jusqu'à la fin du XVIII.ème siècle, est resté relégué à cause de la poussée expérimentée par la voie de communications Nervión-Ibaizabal.

La puissance donnée à la route de Orduña va occasionner l'entrée en pente de Balmaseda, place à la tête d'une zone qu'arrivait au nord de Burgos et Alava. Le chemin de fer, au début du XXème siècle, est venu aider à la renaissance économique du sudouest de Bizkaia.

Aujourd'hui c'est difficile à comprendre la résolution du recul démographique, de la crise industrielle et de la faiblesse du secteur services et de l'ensemble résidentiel en supportant une voie de communications obsolette, déficitaire, inefficace et pas capable de répondre aux besoins de la population de la vallée du Kadagua.

On doit mettre au bout la modernisation et restructuration de cette voie si on veut faire front à la marginalisation de la vallée, un défi qui a déjà son nom, le Couloir du Kadagua, actuellement en construction.

INTRODUCCION

El papel del Valle del Kadagua en el desarrollo de las comunicaciones intra y extraprovinciales vizcaínas ha advertido cambios sustanciales a tenor de los imperativos coyunturales que han marcado la pauta en cada período histórico. Sin duda, esta vía de comunicación cobra especial significado desde un enfoque retrospectivo de la dinámica socio-económica de Bizkaia a través de los tiempos. De ser uno de los principales nexos de unión entre el Golfo de Bizkaia y La Meseta, vital en el desarrollo de las actividades socio-económicas del Señorío hasta fines del siglo XVIII, ha ido retrocediendo posiciones dado el empuje experimentado por el eje Nervión-Ibaizabal hasta el punto de ver relegadas en la actualidad sus funciones prácticamente al mero ámbito comarcal, permaneciendo al margen de los principales ejes de comunicaciones y de relaciones socio-económicas de Bizkaia.

El retroceso demográfico, la crisis y el declive de las actividades industriales, la debilidad del sector terciario, así como la imagen urbana sin consolidar que padece hoy día este área del suroeste vizcaíno en nada se ven favorecidos por la infraestructura de comunicaciones que mantiene, deficitaria, obsoleta e inadecuada a la hora de plantear la revitalización del Valle del Kadagua dada la situación de marginación a la que se ve abocado. La reestructuración y modernización de los ejes de comunicación de la subcomarca encartada se plantea como un reto que tiene ya un nombre, el futuro Corredor del Kadagua, proyecto que ha dado sus primeros pasos en un intento de satisfacer las necesidades de la población asentada en esta zona, a la vez que de propiciar la afluencia de nuevas iniciativas económicas y residenciales que ya no pudieran tener cabida en la saturada vecina área metropolitana bilbaína.

De los cambios en la infraestructura viaria del Valle del Kadagua, de sus implicaciones en el orden social y económico y de sus perspectivas futuras nos ocuparemos en el presente estudio.

I. NEXO DE UNION ENTRE EL GOLFO DE BIZKAIA Y LA MESETA

Ya desde época romana las comunicaciones con el interior peninsular tomaron al Kadagua como uno de sus ejes fundamentales. Existen testimonios probados de la existencia de una calzada romana que, con punto de partida en el Valle de Mena, penetraba en territorio vizcaíno por Balmaseda y, remontando el curso fluvial del Kadagua, llegaba a la línea de costa.

Aún se encuentra por determinar el punto exacto de arranque de la misma, dividiéndose las opiniones de los estudiosos en la materia, si bien pudiera resultar admisible la teoría

que hace arrancar la mencionada calzada en Herrera de Pisuerga (Palencia)¹. el Berrón constituye, así mismo, otro enclave de referencia, donde J. Abásolo Alvarez reconoce restos de esta vía en las proximidades del ferrocarril de La Robla, para más adelante corroborar su existencia en base al material arqueológico hallado junto al Palacio de Ortiz de la Riva².

Llegados a este punto la calzada romana, una vez de penetrar en Bizkaia, se bifurcaba, recorriendo, por un lado, el Valle del Kadagua hasta enlazar con la capital bilbaína y la costa próxima, y, por otro lado, remontaría en dirección al puerto de Las Muñecas concluyendo en las cercanías de Castro. Parecen testificar su paso los dos Milarios hallados, uno, en Ocharan (Zalla) de dudosa autenticidad y, el otro, en Avellaneda que guardan semejanzas con el existente en el Berrón³.

Siglos más tarde, la primitiva ruta jacobea de la línea costera vendría a consolidar las comunicaciones a través del Kadagua, aprovechando el trazado de la anterior calzada. M.A. Larrea enmarca a esta ruta dentro del camino de peregrinación de la costa que, procedente de Bayona, alcanzaba Irún para a continuación atravesar la provincia de Gipuzkoa y entrar en Bizkaia por el Valle de Aspilza -primitivo asentamiento de la villa de Markina-, llegando a Bolívar, ascender a la Colegiata de Cenarruza y, siguiendo el curso del río Lea-Artibai, acceder a Arbatzegi, y desde aquí a Gernika. Una vez en esta última el camino se realizaba a través de Santa Lucía y Muxika hasta el alto de Gerekiz (Morga) para llegar a Larrabetzu, siguiendo el antiguo camino romano.

Salvando la cumbre de Artxanda por Lezama se alcanzaba Bilbao. Desde aquí, los peregrinos, unidos a los que llegaban por mar a Bakio, Bermeo y otros puntos de la costa, partiendo de la iglesia de Santiago y por la actual calle de Correo -antes Santiago-, atravesaban la ría y, siguiendo la antigua calle de Castilla y camino real -hoy Autonomía- de la jurisdicción de Abando, por la orilla izquierda del bajo Ibaizabal, llegarían hasta el Kadagua, acercándose más adelante a Balmaseda y proseguir en dirección al Valle de Mena⁴.

Con el paso del tiempo el Kadagua adquiere de nuevo protagonismo en el intento de Bilbao por asegurarse el comercio de productos con el interior, de forma que pudiera dar vida a su puerto. La villa tenía puestas sus miras fundamentalmente en La Rioja, la Bureba y la cuenca del Duero, tierras de Castilla a las que el Señorío se encontraba vinculado. La producción agrícola y ganadera de éstas generaba una significativa actividad comercial, ciudades dinámicas como Burgos, con una fuerte presencia de grupos sociales poderosos, se mostraban ávidas de contar con una salida al exterior para la comercialización de sus productos Bilbao constituía para Castilla una salida al Golfo de Bizkaia. Las relaciones comerciales se articularon de tal forma que Bilbao ejercía el papel de exportador de la lana castellana, principalmente, a la vez que llegaban los productos agrícolas, granos en sobre-

1. ABASOLO ALVAREZ, J. *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*.- Burgos: D.P. de Burgos, 1975; pp. 186-187

2. *ibid.*, p. 197.

3. RODRIGUEZ COLMEIRO, A. y CARREÑO, M.C. "Epigrafía Vizcaína. Revisión, nuevas aportaciones e interpretación histórica".- En: KOBIE. *Revista de Ciencias*.- Bilbao.- (1981) nº 11, Sección Arqueología; pp. 137-742.

4. LARREA, M.A. *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*.- Bilbao: Editorial La Gran Enciclopedia Vasca, 1974; pp. 107-109.

manera, que demandaba su población, generándose un tráfico de retorno basado en herramientas e instrumentos elaborados en las ferrerías vizcainas.

Hasta bien entrado el siglo XIX tres fueron las vías fundamentales de enlace entre Bilbao y Castilla, vías con aduanas de control del paso entre ambas zonas: el camino de Balmaseda, por el oeste, el de Orduña, en el centro, y el oriental a través de Vitoria. Los dos primeros fueron los más frecuentados, constituyendo las vías de mayor importancia histórica en el tráfico mercantil y en las relaciones de Bilbao con su traspais, pese a que en el de Orduña la Peña de este nombre representaba un fuerte obstáculo en la fluidez de las comunicaciones.

El eje de comunicaciones del sector occidental, que partía de la capital bilbaína a través del Kadagua en dirección a Balmaseda, seguía el Valle de Mena, Bercedo, Medina de Pomar hacia el Almiñé y Villalta para concluir en La Bureba, ofrecía, además, a Burgos la ventaja de poder acceder a los puertos de Santander y Laredo. Sin embargo, se veía dificultado por la estrechez del Valle del Kadagua hasta Balmaseda, para resultar más cómodo una vez adentrarse en el Valle de Mena y de nuevo hacerse presentes los problemas en el paso de los Hocinos, estrecho y afectado por las crecidas del río Ebro, en la fuerte subida de Las Mazorras y en el largo trayecto de Villalta, donde era frecuente la nieve en invierno debido a su altitud superior a los 1.000 mts. La estrecha y tortuosa hoz de Peñahorada entorpecía la llegada a Burgos.

Una variante frecuentada fue la de Trespaderne-Oña-Poza de la Sal, de menor longitud y libre de nieve en invierno al registrar altitudes inferiores a los 700 mts. entre Medina y Poza. Esta vía suponía para Bilbao la ventaja de acceder directamente a la Bureba, rica en cereales requeridos por la villa bilbaína, a la vez que resultaba próxima a La Rioja, ventaja que había que sobrepesar frente a la peligrosa travesía de La Horadada.

Otra posibilidad la constituía el camino de Peña Angulo, que arrancaba de Sodupe, atravesando el Valle del Herrerías, por Gordexola, y proseguir hasta Arceniega para subir a Losa por la Peña Angulo, continuar por San Pantaleón y llegar a Trespaderne vía la garganta de La Horadada. En realidad, era el camino más corto para cubrir el itinerario Bilbao-Burgos, con las menores cotas de altitud, pero también el más tortuoso.

La vía de tránsito Bilbao-Balmaseda-Valle de Mena-Burgos vió incrementada su utilización posiblemente a raíz de acrecentarse las diferencias comerciales entre ambas capitales, obligando a los comerciantes burgaleses a derivar el tráfico de su lana hacia Portugalete en vez de embarcarla en Bilbao.

De la necesidad y eficacia de dicha vía para cubrir las relaciones comerciales entre el Señorío y Castilla deja constancia el Fuero Viejo en numerosas ocasiones como transcribe J.A. García de Cortazar⁵. Interesaba, por tanto, que dicho camino se conservara en perfecto estado, siendo constante la preocupación en dicho sentido.

Sin duda alguna, al amparo de las relaciones comerciales entabladas a lo largo del suroeste de Bizkaia y dada la presencia de control aduanero, Balmaseda experimentó un

5. GARCIA DE CORTAZAR, J.A. *Bizcaya en la Edad Media*.- San Sebastián: Haranburu Editor, S.A., 1985; pp. 197-198.

fuerte crecimiento económico, constatado por la múltiple presencia de comerciantes, el creciente número y producción de sus ferrerías, almacenes y demás establecimientos dirigidos a favorecer el trasiego de mercaderes y mercancías (posadas, tiendas, etc.). Esta su situación privilegiada en la ruta comercial del Kadagua deparó a la villa el erigirse en la cabecera comarcal de Enkarterriak y de su hinterland que se extendía al norte de Burgos y merindades de Castilla.

Es más, las aduanas establecidas en los enclaves de Orduña y Balmaseda reportaron considerables ingresos a la Hacienda vizcaína, “resultando de esto una utilidad muy conocida”, como testificara Juan José María Yandiola, representante del Señorío en la Asamblea de Bayona de 1808, al tiempo que mostraba el necesario mantenimiento de las mismas comprobados los efectos negativos de su deposición⁶.

“La experiencia tiene bien demostrada esta verdad, pues habiéndose trasladado á Bilbao las aduanas de Orduña y Valmaseda en virtud de real orden de 31 de Agosto del año de 1717, observó bien pronto el Gobierno una pérdida y menoscabo considerable en sus rentas, y por real decreto de 16 de Diciembre de 1722 se restituyeron á los mismos puntos, en los cuales permanecen actualmente”⁷.

A las ventajas estratégicas y administrativas se unían las puramente económicas “por la facilidad que hay de guardar los indicados puntos, y la economía que se experimenta por el menor número de dependientes que se ocupan en este ministerio”⁸.

Sin embargo, la localización de esta vía siguiendo el curso del Kadagua y las condiciones climatológicas proclives a las lluvias frecuentes en nada favorecían la conservación de la infraestructura viaria existente, que se veía afectada por las crecidas y avenidas del Kadagua y demás cursos fluviales, entorpeciendo no sólo las relaciones mercantiles a consecuencia del derribo de puentes, destrucción de las calzadas, etc., quejas que manifestaron los arrieros que la transitaban, sino también las actividades agrarias colindantes (arrasamiento de viñas y cosechas, inundación de los terrenos, caída de molinos, etc.)⁹. Ante la considerable densidad de tráfico que generaba, las dificultades parecían agravarse, de ahí que no se detuviera el proceso de acondicionamiento y conservación de los caminos, testimonio que recoge el Fuero Nuevo. Anualmente fieles de cada localidad debían inspeccionar las vías reales de su jurisdicción, tomado en cuenta los correspondientes reparos. Estos gastos recayeron sobre los concejos, anteiglesias y villas, pero cuando los elevados gastos no podían ser librados por dichas entidades, se recurría a la realización de un presupuesto y al cobro de un impuesto de tránsito a caminantes, mulateros y mercaderes que las frecuentaban. Otra forma de afrontar estos gastos de infraestructuras fue la aplicación de penas pecuniarias, los arrendamientos de tabernas, carnicerías, el contaje de sardinas y demás.

Las noticias del siglo XVI terminan con el acuerdo entre Bilbao y Balmaseda (1588) al objeto de “adecantar” el camino existente entre ambas. Su reparación comprometió a las

6. “Representación de Yandiola al Emperador Napoleón”.- En: *EUZKADI* .- I (1901) nº 14; p.176

7. *Ibid.*, p. 176.

8. *Ibid.*, p. 176.

9. GARCIA DE CORTAZAR, J.A., op. cit., p. 207.

villas mencionadas que debieron contribuir a tales efectos, así como Zalla, Güeñes e incluso Baracaldo¹⁰ Será en 1705 cuando resulten establecidas las disposiciones necesarias para la reparación y mejora del camino ya carretil Bilbao-Balmaseda, labor que quedaba en manos de los pueblos de su tránsito. Los esfuerzos de mejoras viarias prosiguieron en torno a 1730, tras haber sido ensanchado el paso de la peña vieja de Orduña, alcanzando entonces a la ruta de Balmaseda y dejándose escuchar las quejas de los mercaderes vitorianos que quedaban al margen.

En definitiva, llegados al siglo XVIII, los caminos de Orduña y Balmaseda se habían convertido en los principales canales de comercialización al servicio de las relaciones económicas entre Bilbao y Castilla, repartándose el protagonismo generado por las mismas. Aún así, el papel que desempeñaron se reparte en base a dos fases bien diferenciadas: con anterioridad al siglo XVIII, concretamente en torno al XVI, Lapyre establece la superioridad del camino de Orduña, de cuya aduana se obtenía una renta de 19 mvs., frente a los 6 de Balmaseda (1564), mientras que durante el siglo XVIII y hasta la apertura como camino real del paso de carruajes por la Peña de Orduña en torno a 1773, las rentas obtenidas por Balmaseda fueron superiores¹¹

A partir de esta fecha el camino de Orduña arrebatará el tráfico mercantil a la villa encartada, valiéndose de la decisión de Bilbao de potenciar áquel con vistas a la mejora de las comunicaciones con Castilla. M.A. Larrea ha estudiado con detenimiento el desarrollo de la toma de decisiones de cara a los nuevos planes de infraestructura viaria pretendidos¹². Diversas alternativas se presentaron con este motivo, sobresaliendo la fuerte personalidad de Enkarterriak. Estas ocupaban una sexta parte del Señorío y su centro, Balmaseda, ejercía su radio de influencia hasta el Valle de Mena y las Siete Merindades de Castilla. Parece lógico pensar en el interés de esta zona en conseguir que el nuevo camino fuese trazado por su territorio en vista de las consiguientes ventajas económicas que ello les reportaría.

A la importancia que tenía el Valle en sí, a la tradición industrial con la que Balmaseda se había hecho conocida, al apoyo de las zonas limítrofes, se unió el interés del Consulado que, desde un primer momento, se mostró vivamente inclinado por la alternativa encartada. Dicha entidad, por boca de su representante en Juntas Generales, hizo llegar una interesante oferta de financiación del proyecto (120.000 pesos), que no fue aceptada pese a las dificultades económicas que atravesaban los organismos comprometidos. Los partidarios de la ruta de Balmaseda, es decir, la propia villa, Enkarterriak, el Valle de Mena y las Siete Merindades de Castilla, elaboraron su plan para exponer las ventajas de dicho camino frente a los inconvenientes de otros alternativos. Las razones aducidas fueron de diversa índole, sobrepesando las ventajas económicas:

- la cabaña real que conducía la lana al Puerto de Bilbao a través de Balmaseda lograría un buen retorno con la abundante sal de las salinas de Poza y Rosío, así como que las 17 ferrerías de Zalla, Güeñes, Baracaldo y Enkarterriak y las 18 de Carranza, Villaverde de Trucíos, Sopena y Somorrostro, más las 7 de Montija y Valle de Mena podrían enviar sus

10. ALZOLA, P. *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*.- Bilbao: Imprenta Nacional, 1898; pp. 22-23.

11. GARCIA MERINO, L.V. *La formación de una ciudad industrial*.- Bilbao: HAEE/IVAP, 1987, p. 218 n.

12. LARREA, M.A., op. cit., p. 147 y ss.

materiales labrados a los pueblos consumidores de Castilla, aprovechando las carretas que diariamente llegaban a Bilbao y Balmaseda con lana.

- el cobre manufacturado y labrado en Balmaseda, que se comercializaba ya en Castilla, Extremadura, La Mancha, Asturias, Galicia y hasta Andalucía, tendría un amplio mercado en estas regiones puesto que "algunas piezas resultaban ya útiles y hasta imprescindibles para el uso y conservación de los reales bajeles que se construían en El Ferrol y Guarnizo". Los diversos establecimientos y el mercado de Balmaseda se beneficiarían con el nuevo camino por la posibilidad de incrementar sus ventas de palas de hierro, azadones, picos, etc., lo que redundaría en el asentamiento de nuevas fábricas a lo largo del Kadagua.

- la existencia en Balmaseda de muchas y buenas lonjas para el almacenamiento de lanas, con lo cual se agilizarían las tareas de embarque, recaudándose los derechos reales con rapidez.

- la gran cantidad de alimentos de que se proveía la villa de Bilbao como vinos y aceites de Andalucía, Toledo, La Mancha, Alcarria, Salamanca, Zamora y Burgos.

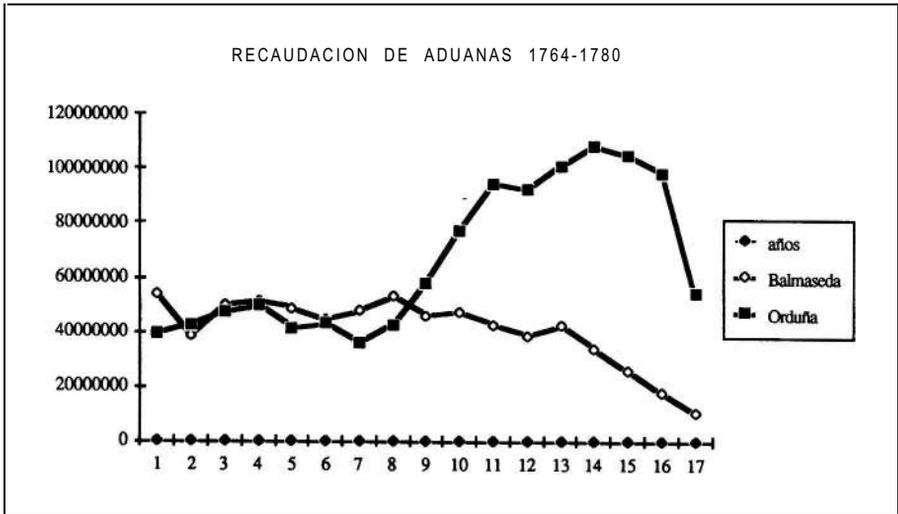
A estas razones se unían las de carácter geográfico, como resultaba la posición estratégica que ocupaba Balmaseda para establecer el eficaz control de derechos en la aduana de dicha villa. Y otras de menor peso: el benigno clima invernal de Balmaseda frente a las dificultades de tránsito para las carretas por Vitoria y Orduña, dadas las frecuentes nevadas, el menor coste de la obra, etc.

No todo iban a ser ventajas. No convencían los condicionamientos geográficos derivados de su situación en el extremo suroccidental del Señorío, las dificultades a consecuencia de la altitud y dureza del puerto de Almiñé, así como el rigor del invierno en el norte de Burgos. El estudio de presupuestos ponía de manifiesto que no se pretendía construir una verdadera carretera, que era lo que el Señorío reclamaba con urgencia. El proyecto de Balmaseda, en realidad, constituía un mero retoque de su ruta clásica de herradura y no una solución eficaz que canalizara el progresivo aumento del transporte entre el Señorío y el resto de la península. Lejos de presentar un carácter innovador de cara al futuro, caía por su propio peso contemplado el interés y afán renovador en materia de infraestructuras. El desarrollo de Bizkaia y, en concreto, de Bilbao, las obras del puerto, el empuje de la burguesía... no podían ser afrontados con esta solución.

Cabría preguntarse, así mismo, si no trataba Bilbao de evitar la competencia que la villa de Balmaseda podía llegar a plantear en un futuro a juzgar por el desarrollo socio-económico que esta villa estaba experimentando sobre la base del eje de comunicaciones del Kadagua. La capital vizcaína quiso alejar de sí toda posibilidad de ensombrecimiento alguno, como también pudiera producirse, en el caso de potenciar este camino occidental, al facilitar el tráfico de los comerciantes burgaleses hacia el puerto de Santander. Vitoria, en el sector oriental, contaba al igual que Balmaseda con una fuerte colonia de comerciantes que podrían representar una competencia para Bilbao. A lo largo del eje viario de Orduña, sin embargo, no se constataba la presencia de núcleos de población que albergasen potenciales de crecimiento socio-económico.

La decisión de establecer el contacto con La Meseta a través del camino de Orduña iba a suponer el desvío del comercio castellano de lana, fundamentalmente, hacia otros puertos en beneficio de Bilbao. El tráfico generado a través de Orduña, hasta la fecha inferior al que

soportaba la villa encartada, se verá incrementado a partir de su apertura como camino real en torno a 1772-73, al acaparar las mercancías castellanas transportadas hacia Bilbao. Los datos sobre las recaudaciones posteriores de ambas aduanas confirman el trasvase de las operaciones mercantiles efectuadas, potenciación de la ruta de Orduña cuyos efectos se dejaron Incluso sentir en Gipuzkoa, manifestándose el hundimiento del comercio de Deva¹³.



Fuente: Fernández Pinedo, E.: Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco 1100-1850, Tabla p. 252 "Valores de las aduanas de en mrs. (Rentas generales+Real Almirante+Millón de pescados)". Elaboración propia.

La intensificación de las relaciones entre Bilbao y Burgos a raíz de la apertura del camino de Orduña suponía apartar a Balmaseda y, en general, al Valle de los futuros ejes de desarrollo económico, frenar sus transacciones mercantiles con La Meseta y la actividad de las ferrerías de la órbita del Kadagua, así como la pérdida de peso específico de las funciones que de cabecera había ejercido la villa, centralidad que, en adelante, se vería postergada paulatinamente al mero ámbito comarcal.

II. LA INICIATIVA DE LOS "CAMINOS DE FIERRO": LA ROBLA Y EL SANTANDER-BILBAO

El siglo XIX abrirá una nueva etapa en el desarrollo de las comunicaciones del Valle, que se iban a ver reforzadas gracias a la incorporación de un medio de locomoción que estaba revolucionado al mundo entero, el ferrocarril. Lentos e infructuosos resultaron los primeros intentos, habiendo de esperar a finales de siglo para alcanzar la consumación del tendido ferroviario en el Valle.

13 FERNANDEZ DE PINEDO, E. *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco 1100-1850*. Madrid: Siglo XXI de España Editores S.A., 1974; p. 252.

Las Juntas Generales de 1818 se ocuparon de propiciar un nuevo impulso a la construcción de caminos. Una comisión de expertos, encargada de informar acerca de las carreteras de mayor utilidad en Bizkaia que habían de merecer la preferencia de ser reparadas, puso especial énfasis en destinar los arbitrios necesarios para el debido remate de las obras de la vía Bilbao-Balmaseda, dando una clara muestra de la importancia que ésta aún merecía. Su papel en el contexto de las comunicaciones entre Bizkaia y el norte de Burgos revestía especial significado a juzgar por las declaraciones que el Diputado en Cortes Clemente Carrasco emitió en el debate suscitado por el proyecto de ley sobre División del Territorio con fecha del 5 de enero de 1822 ante la pretensión de agregar el Valle de Mena a la provincia de Santander “contra lo que reclaman la justicia y la conveniencia de los pueblos que comprende”. Remitió, además de a los argumentos geográficos de mayor proximidad respecto a Bilbao, a la “calzada para la primera ciudad [Bilbao], al paso que para la segunda [Santander] no hay sino un mal camino escabroso y difícil”¹⁴.

Pero especial significado encierra para el Valle la llegada de los años 30. En 1828 el puerto de Castro Urdiales proyectó su enlace viario con la capital madrileña, uniéndose para tales efectos con los ayuntamientos de Balmaseda y del Valle de Mena, “que acometieron los castreños la empresa de cargar con tres quintos de su coste total” mediante crédito, según manifestó el diputado Salazar Mazarredo en el Congreso en 1857, y que tras estos largos años tras su ejecución aún seguía sin liquidarse su pago¹⁵. En 1829 la Compañía de Caleseros de Burgos, que desde 1828 se ocupaba del servicio de galeras aceleradas con destino a Madrid, organizó la línea de la Corte a Vitoria, extendiéndose en 1830 hasta Bayona. Simultáneamente estableció la carrera de Burgos a Balmaseda.

Un año después se abrirían las puertas hacia la progresiva instalación de “caminos de fierro”. En las Juntas Generales celebradas en Gernika en julio de 1831 se informó de la necesidad de formar un sistema general, en materia de carreteras, con cuya adopción se pretendía conseguir la contribución equitativa de los distintos pueblos de Bizkaia en la apertura de la red de carreteras. Se trataba del denominado Plan Iguala. En los acuerdos contemplados mereció especial mención el de Bilbao a Burgos por Balmaseda, concebido “para todos los usos y conveniencias, con el ancho suficiente para el camino ordinario y el carril de fierro”¹⁶. El Valle del Kadagua se presentaba como pionero en la introducción de tal invento en Bizkaia, cuando hacía poco más de un año que se había inaugurado en Inglaterra la línea de viajeros Liverpool-Manchester (1830). Sin embargo, la guerra carlista desbarató el proyecto, debiendo esperar hasta finales de siglo para contemplar la puesta en marcha de tan ambicioso proyecto.

Mientras tanto, continuaron dándose pasos decisivos en la ampliación y mejora de la red viaria existente. Con fecha de 30 de diciembre de 1833 los ayuntamientos de Enkarterriak obtenían del gobierno la real autorización para acometer a sus expensas la construcción del camino Bilbao-Balmaseda-Burgos como carretera, trabajo que concluyó entre los años 1845-1848, pasando a manos de la Diputación vizcaína por escritura pública otorgada el 10 de febrero de 1849. En 1840 se había creado ya el servicio de coches de Burgos a Balmaseda.

14 DIARIO de Sesiones de las Cortes, Congreso, legislatura 1.822, 5 de enero de 1822, p. 1.643.

15 Ibid., legislatura 1.857, 8 de junio de 1857, p. 521.

16 ALZOLA, P., op cit., pp 47-48.

Pero, la iniciativa ferroviaria seguía gravitando sobre las instituciones públicas de Bizkaia. El 25 de enero de 1845 la Diputación, el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de Bilbao aunaron esfuerzos para promover el proyecto de la línea férrea Irún-Madrid por Donostia, Deba, Durango, Bilbao, Balmaseda, Burgos, Palencia, Valladolid y Segovia. A pesar de los recursos de capitalistas asociados para la construcción de dicha línea, entre los que se incluía participación extranjera, y de haberse logrado la subvención por parte del Gobierno, se tropezó con dificultades insalvables que paralizaron el proyecto. Más adelante, se llevará a cabo el ferrocarril del Norte entre Burgos y Donostia por Miranda, Gasteiz y Zumárraga, quedando, por tanto, Bizkaia apartada de la gran arteria internacional de Madrid-París por Burgos y Baiona.

La fiebre constructora de “caminos de hierro” comenzaba en Bizkaia por estos años, 1845-1846. En primer lugar, se instalaron las líneas generales de vía ancha, completándose más adelante éstas con el tendido de los ferrocarriles de vía estrecha. El Territorio Histórico de Bizkaia alcanzaba el 1 de junio de 1882 la primera manifestación del ingenio, el ferrocarril Bilbao-Durango. La aparición de las líneas Bilbao-Santander y Bilbao-La Robla, de vía estrecha, no se hizo esperar, resultando prácticamente configurado su trazado en los albores del siglo XX.

Fue acometido el montaje de ambas líneas aprovechando el curso del Kadagua, en un discurrir paralelo a él y a la carretera en todo momento, salvando las dificultades orográficas propias del Valle. En efecto, si la línea Santander-Bilbao realizaba su trayectoria por la margen izquierda del río hasta la capital vizcaína, el ferrocarril de La Robla compartía el fondo del valle por la derecha hasta Irauregi, en donde, tras cruzar un puente, proseguía en dirección a Lutxana. El ligero ensanchamiento del Valle en el término de Zalla permitía el desdoblamiento de la línea Santander-Bilbao a la altura de Aranguren, enlazando, por un lado, con Balmaseda y prosiguiendo hacia Santander mediante otra línea.

En definitiva, establecidas las comunicaciones por ferrocarril a través del Valle del Kadagua había motivos más que suficientes para pensar que con ello se cubrían necesidades que superaban los propios límites comarcales, enlazando con presupuestos socio-económicos que atañían a áreas en vías de creciente expansión y desarrollo como el Bajo Ibaizabal, pilar básico en gestación de la economía vizcaína.

A ello añadir que ya por estas fechas el sistema de carreteras de Bizkaia había alcanzado un considerable grado de madurez y consolidación, desde que a mediados de siglo la Diputación se persuadiera del beneficio que reportaría al Señorío la apertura de caminos transversales y vecinales de primer orden y de la imposibilidad en que se encontraban los pueblos de la provincia para construirlos a sus expensas, viendo llegado el momento de ponerse al frente de dicha tarea. En el Valle se abrieron los caminos de Sodupe a Arceniega por Gordexola (1852-1854), Güeñes a Galdames (1866-1868), Balmaseda a Castro, enlazando con el de Lanestosa por Arcentales y Karrantza, y Güeñes por Zalla a Malabrigo (1868-1870). La guerra carlista supuso un paréntesis en el proceso constructor emprendido, que será continuado tras su finalización en 1876, como es el caso del camino de Zalla a Puente de Ibarra (1882) y el puente de Sodupe. La red de carreteras del Valle a finales de siglo era en lo fundamental prácticamente igual a la existente hasta hace bien poco.

2.1. La línea ferroviaria Bilbao-Santander

En 1888 se obtenía la concesión de la línea que partiendo de la estación de Zorroza, del ferrocarril Bilbao-Portugalete, concluía en la villa de Balmaseda (28 kms. de longitud),

conocida en adelante con el nombre de Ferrocarril del Cadagua. Surgió bajo el patrocinio de hombres como La Quadra Salcedo, al que se uniría más tarde el gran impulsor de la industria vizcaína, Víctor Chávarri.

De Santander partía otra línea de vía ancha, de autorización en 1887, que enlazaba con Solares. Y finalmente, en la línea Zorroza-Balmaseda, fue construido en 1894 el tramo Zalla a Solares a partir de la estación de Aranguren, del Ferrocarril del Cadagua, empalmando en Orejo con la anterior tras dejar un ramal a Liérganes de 7 kms. de longitud (1906). En virtud de la fusión de las líneas del Cadagua, de Santander a Solares y de ésta a Zalla quedaba configurada la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao por escritura del 7 de julio de 1894, siendo su primer presidente Víctor Chávarri. Terminó por estrecharse la vía de Santander a Solares, prolongándose por el extremo opuesto hasta la capital bilbaína, a cuyo fin fue autorizada la línea Zorroza-Bilbao (La Concordia) con fecha de 28 de mayo de 1895, circulando por primera vez entre ambas capitales el 6 de julio de 1896 sobre un metro de ancho.

Cabe señalar que la concesión del ramal Zalla a Solares suscitó grandes recelos en la provincia ante la posibilidad de que le restase viajeros y mercancías al ferrocarril de Triano, sobre el que gravitaba además el peligro de las proyectadas vías férreas de Traslaviña y Alén para conducir los minerales vizcaínos de Arcentales y Sopuerta al puerto de Castro Urdiales. La Diputación de Bizkaia tomó cartas en el asunto y en sesión celebrada en la primavera de 1893 propuso "el empalme de la línea de Triano a Traslaviña y una subvención extraordinaria siempre que se desviase el trazado de la línea de Santander, llevándolo por aquel punto [Solares-Traslaviña]"¹⁷. Formulación acorde con la propuesta del diputado Cosme Palacio en 1891 de conceder una subvención extraordinaria no reintegrable de 50.000 pts./km. de recorrido con vía ancha en el ámbito vizcaíno, o de 25.000 pts. con vía estrecha para asegurar a la Diputación el tráfico de la provincia de Santander a través del ferrocarril de Triano mediante enlace en Traslaviña con el de Santander.

Según concesión de 2 de agosto de 1897 se establecía el tramo de La Industrial a Azbarren, consistente en un ramal de 8 kms que unía Basurto-La Casilla con Azbarren, más exactamente con Ariz, donde entraba en combinación con Ferrocarriles Vascos. El total de los kilómetros explotados por la línea ascendía a 147, de los cuales 67 se extendían por tierras vizcaínas.

LINEA SANTANDER-BILBAO

Trayectos	Concesión	Inauguración	Kms.
Santander a Solares	5-5-1887	27-2-1890	18
Zorroza a Balmaseda	5-11-1888	29-11-1890	28
Zalla a Solares	17-5-1894	3-7-1896	79
Bilbao a Zorroza	28-5-1895	30-7-1898	6
La Industrial a Azbarren	2-8-1897	24-12-1906	8
Solares a Liérganes	25-6-1906	8-5-1909	7
Bilbao a Santander y Balmaseda	1887-1906	1890-1909	147

Fuente: *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/71.*- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

17 Archivo administrativo del Ferrocarril de La Robla, 1891

El tendido de esta línea ferroviaria tropezó con serias dificultades topográficas de las que se hace constante referencia en las Memorias de la Compañía de Santander. La escasa consistencia de las tierras, el peligro de desprendimientos que presentaba el accidentado terreno y los continuos desmontes, entre otras, figuran entre las más asiduas quejas que motivaron las pertinentes obras de acondicionamiento en la vía proyectada con objeto de ofrecer un servicio de calidad.

Con su instalación se resolvía la necesidad de entablar comunicación directa entre Oviedo y Donostia, en un extremo posibilitada a través de la Compañía del Ferrocarril Cantábrico que llegaba hasta Llanes para empalmar con los Ferrocarriles Económicos de Asturias en dirección a Oviedo. Y en el opuesto, se establecía un servicio combinado entre la línea de Azbarren y la de Bilbao-Durango, más adelante haciéndolo extensivo a las vías de Zumárraga y Donostia.

2.2. El ferrocarril de La Robla

El desarrollo experimentado en la cuenca del Nervión y las expectativas que ofrecía la reciente industria siderúrgica asentada en la Ría animaron a algunos hombres de empresa y financieros vizcaínos a unir la cuenca carbonífera leonesa con Bilbao. Hombres como Cirilo Ustara, Epifanio de Gándara, Juan Gurtubay, Luis Salazar Zubia, Manuel Orbe Ipiña, Paulino de la Sota Ortiz y Andrés de Isasi Zulueta, entre otros, se encuentran vinculados a la construcción del ferrocarril de La Robla.

Mariano Zuaznavar concibió la idea de un ferrocarril de vía ancha que partiendo de La Robla (León) enlazara con la línea Tudela-Bilbao en Izarra, por constituir el trazado más directo con el fin de atravesar las provincias de León y Santander. Dicho proyecto fue abandonado dados sus elevados costos, decidiéndose, mediante concesión otorgada el 5 de enero de 1891, la construcción de una línea de vía estrecha que partiría de la misma estación de La Robla con posterior desvío hacia el norte, a través de las provincias de León, Palencia, Santander y Burgos, para empalmar en último término con Balmaseda, donde se efectuaría la conexión con la línea del Cadagua. El Ministerio de Fomento y la Diputación de Bizkaia declaraban la iniciativa "de utilidad general para los intereses del país"¹⁸ recibiendo subvención de esta última entidad para su ejecución, pese a la situación económica poco halagüeña de la corporación provincial.

El tramo de Espinosa de los Monteros (Burgos) a Balmaseda, primero inaugurado, se abrió al público el 6 de octubre de 1892, y dos años más tarde quedaba establecida la comunicación en todo su recorrido La Robla-Balmaseda. El montaje del tendido de esta primera sección, Espinosa-Balmaseda, planteó serios problemas derivados de los condicionamientos físicos, al recorrer la Sierra de Ordunte. A partir de Balmaseda se extendía, por espacio de 36 kms., una rampa continuada de perfil y planta accidentados, donde resultaban difíciles de salvar los corrimientos de tierras.

Durante los veinte primeros años de vida el tráfico no respondió al volumen esperado, tardándose en conseguir transportar las 200.000 Tn. anuales de carbón estimadas en un principio. No obstante, no fue impedimento para la prolongación del ferrocarril desde

¹⁸ Ibid.

Balmaseda a Lutzana mediante un ramal paralelo a la línea del Cadagua (Zorroza a Balmaseda), inaugurado el 15 de diciembre de 1902.

En 1911 se construyó en Irauregi un pequeño enlace para conectar con el ferrocarril Santander-Bilbao, de vía estrecha, con lo cual los trenes de viajeros y mercancías de La Robla llegaban y salían de Bilbao directamente utilizando las mismas estaciones de La Concordia y La Casilla, pertenecientes a la Compañía Santander-Bilbao. Sólo restaba llevar a la práctica la vieja aspiración de unir la línea con la capital leonesa mediante el empalme Matallana-León, aspiración que prosperó en 1923.

LINEA DE LA ROBLA

Trayectos	Concesión	Inauguración	Kms
La Robla a Balmaseda	5-1-1891	14-9-1894	284
Balmaseda a Lutzana	29-7-1898	1902	29
León a Matallana	10-9-1920	31-5-1923	28

Fuente: *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/71.*- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

Esta línea disfrutaba de un trazado de 341 kms., empalmando, además, en La Robla con la línea Madrid-Gijón y en Mataporquera (Santander) con la de Madrid-Santander, ambas de vía ancha y pertenecientes a la Compañía del Norte. En Lutzana contaba con la posibilidad de enlazar con el ferrocarril Bilbao-Portugalete y de acceder a los muelles de la Ría y a las instalaciones de A.H.V.

Una empresa de semejante magnitud requería una fuerte suma de capital para poder ser emprendida bajo unas condiciones que garantizasen la efectividad y continuidad de los servicios pretendidos, su mejora y ampliación a fin de proporcionar a la incipiente industria y a la población en general un medio de transporte digno y capaz de cubrir sus necesidades. El costo por kilómetro de la sección La Robla-Balmaseda supuso a la Compañía un gasto de 65.000 pts., cifra en absoluto exorbitante en comparación con la empleada en la construcción de líneas como la Bilbao-Durango, que ascendía a 150.000 pts., la del ferrocarril de Las Arenas (200.000 pts.) o la del Cadagua (85.000 pts.). El material móvil de que se dispuso en un principio se resume a 19 locomotoras, 31 carruajes, 6 furgones, 16 plataformas y 16 vagones cerrados con 10 tolvas para carbón. Estos últimos fueron importados, en su mayoría, de Bélgica, además de los construidos en Bilbao.

A su vez, se emprendió la construcción y el traslado de depósitos y almacenes a las proximidades de la línea ferroviaria, con lo cual se verían agilizadas las operaciones de carga y descarga a la hora de efectuar el transporte de mercancías y, consecuentemente, aportaba sustanciosas ventajas en las ventas.

2.3. Los primeros años de andadura al servicio de la siderurgia asentada en la Ría

Indudablemente los orígenes del ferrocarril se encuentran vinculados a la necesidad de abastecimiento de hulla, primando la leonesa y palentina sobre la asturiana a través de dicho medio de transporte. La línea Bilbao-La Robla constituiría el nexo de unión entre las cuencas hulleras del noroeste peninsular y el enclave industrial bilbaíno.

Su propio nombre, Ferrocarril Hullero de La Robla, Nevaba implícito el objetivo primordial que había impulsado su creación: el aprovisionamiento de carbón para la industria asentada en la Ría. El carbón leonés, sobre todo, y el mineral de hierro del anticlinal de Bizkaia servirían de base para el desarrollo de la industria siderúrgica que, en el último cuarto del siglo XIX, nacía a orillas del bajo Ibaizabal.

La elección del trazado que cubría el trayecto Bilbao-La Robla respondía a tales fines. Mediante el empalme con la línea de los Ferrocarriles del Cadagua se conseguía superar en gran medida el proyecto ideado en un principio en base a tres aspectos: mayor longitud de la línea, mayor número de apeaderos y cargaderos de carbón y la existencia de trenes directos en dirección Bilbao-La Robla. El convenio establecido en 1893 con la Compañía Bilbao-Portugalete posibilitaba llevar carruajes, furgones, vagones de mercancías y carbón hasta la capital vizcaína y los cargaderos de la Ría.

Por otro lado, la situación topográfica de las cuencas carboníferas con respecto al ferrocarril no podía ser más ventajosa. Las bocas de mina y las instalaciones de clasificación, lavado y cokificación de la cuenca de Matallana (León) comunicaban con la línea ferroviaria en la estación de su nombre; Sabero (León) contaba con accesos al ferrocarril en tres puntos; Espinosa (Burgos) disponía de cargadero para todas las hullas procedentes de los límites de León y Palencia; Valderrueda (León), Guarda (Palencia), Muñeca (Palencia), Villaverde (Palencia) y un largo etcétera participaban también de estas facilidades.

Gracias al establecimiento del Bilbao-La Robla, la industria siderúrgica bilbaína podía abastecerse de la minería leonesa y palentina sin la necesidad de importar las 600 a 700.000 Tn. de combustible inglés que anualmente llegaban al puerto bilbaíno y que representaban unos 12 millones de pesetas que iban al extranjero (20 pts./tn.), amén de las consecuencias negativas que reportaba para la industria esta dependencia del carbón extranjero (fluctuaciones del mercado, interrupción del servicio, etc.).

En 1891 Mariano Zuaznavar, director general de la Compañía, afirmaba que el ferrocarril de La Robla era capaz de transportar vagones de 10 Tn. de peso útil, pudiendo resolver la locomotora contratada 210 Tn. (peso útil) en rampas de 20 mts., y aventuraba la transformación que iba a sufrir la provincia de Bizkaia "debida, en gran parte a nuestro ferrocarril, que abaratará el combustible para la alimentación de la importantísima industria siderúrgica, que va desarrollándose"¹⁹. La Compañía, así mismo, había firmado ya contratos con importantes mineros por lo que el transporte no había de exceder 8 pts. Dichas circunstancias, a su juicio, no podían compararse a las ofrecidas por los ferrocarriles construidos en Bizkaia hasta aquella fecha. La Comisión de Hacienda de la Diputación Foral de Bizkaia, por boca de los Srs. Vilallonga y Palacio, venía a respaldar esta opinión en vista de los beneficios que reportaba la línea proyectada de La Robla-Balmaseda, a pesar de recorrer tan sólo 3 kms. de la provincia, siendo partidarios de conceder una subvención de 100.000 pts. reintegrables por La Robla, cuestión que se resolvió en favor de ésta.

19 Ibid

VOLUMEN DEL CARBON TRANSPORTADO VIA LA ROBLA

AÑOS	TOTAL MERCANCIAS (TN.)	CARBON (TN.)	% carbón / total
1897	80.956	48.906	60,4
1898	128.979	97.156	75,3
1899	145.791	107.412	73,7
1900	199.242	145.703	73,1
1901	216.167	163.381	75,6
1902	200.616	143.910	71,7
1903	197.137	135.811	68,9
1904	204.353	139.685	68,3
1905	191.900	128.693	67,1
1906	227.408	155.818	68,5
1907	275.924	189.247	65,6
1908	236.021	155.191	65,7
1909	224.543	140.556	62,6
1910	245.663	151.119	61,5
1911	260.091	163.551	62,9
1912	328.491	213.752	65,1
1913	345.247	223.268	64,7
1914	335.849	224.555	66,9

Fuente: Memorias de la Compañía del Ferrocarril Hullero de La Robla.- Cámara de Comercio, Industria y navegación de Bilbao.

La construcción del ramal Balmaseda-Lutxana contó también con el respaldo de la institución foral al poderse aumentar en 250-300 Tn./año el carbón transportado a Bilbao. Se precisaron, también, cargaderos en el Kadagua por ser insuficientes los de Zorroza.

El carbón constituyó el grueso de la carga transportada, como queda reflejado en la tabla, alcanzando en los primeros años de andadura del ferrocarril un montante que representaba el 75% sobre el total de mercancías, para a partir de principios de siglo situarse en parámetros inferiores, evidentemente relacionados con las pautas que marcaba la siderurgia bilbaína y demás imperativos coyunturales.

Por su parte, la Compañía del Santander-Bilbao cubrió una función de abastecimiento mixta, al servicio, por un lado, del mineral de hierro vizcaíno y santanderino y, por otro, del carbón que vía La Robla iba a llegar a Balmaseda hasta la puesta en marcha de la línea Balmaseda-Lutxana de la Compañía del Ferrocarril Hullero. Desde 1890 el Ferrocarril del Cadagua (Zorroza-Balmaseda) se ofrecía a efectuar el transporte de la producción extraída de los cotos mineros ubicados en Zaramillo, Alonsotegi-Irauregi (estribaciones del Pagasarri-Ganekogorta y Cordillera de Sasiburu), en Kastrexana (grupo configurado en torno a la mina Primitiva) y en el monte Santa Agueda. Fecha aquella en que, asimismo, comenzaba a funcionar la línea Santander-Solares, en beneficio de las explotaciones de mineral de la provincia vecina.

En la última década del pasado siglo estallaba la fiebre minera en Santander de manos de sociedades inglesas, conjuntamente a las que se asociarían capitales montañeses y vizcaínos, a consecuencia de la riqueza en mineral de hierro de esta zona que se ha considerado como prolongación, en su sector más oriental, de los veneros vizcaínos. Camargo,

Obregón, Setares, Dícido (Castro Urdiales), Solares y Astillero (lavadero y cargadero) eran los cotos mineros más representativos.

De apoyo considerable iba a resultar el permiso concedido a numerosas sociedades mineras -Sdad. F. Echevarría y Picavea, Srs. Duveda, Nuñez y Compañía, etc.- para la construcción de nuevos ramales hasta los lavaderos de las minas, viéndose agilizadas las tareas de envío de mineral en dirección a la Ría bilbaína. Más ventajas, la posibilidad para las empresas mineras de arrendar terrenos próximos a las estaciones a modo de plazas depósito, es el caso de Solares y La Teja, entre otras. La instalación de dos nuevos cargaderos, en Astillero y Zorroza, ayudaba a repartir las tareas de carga y descarga efectuadas en los mismos con la consecuente descongestión en las líneas que ello reportaba. En términos generales, fue la línea de Solares la que manifestará un ascenso continuado en el transporte de mineral, directamente relacionado con la capacidad de extracción y el transporte²⁰. Sin embargo, nos resulta imposible obtener datos específicos sobre el volumen de carga transportada atendiendo al tipo de mercancía, en concreto del que representó el carbón, dado que las Memorias de la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao no presentan el desglose del montante total de mercancías transportadas, como hemos podido realizarlo con la línea de La Robla.

En definitiva, ambas compañías ferroviarias, La Robla y la Santander-Bilbao, desempeñaron una labor conjunta al servicio de la siderurgia bilbaína desde su puesta en marcha. En concreto, el 16 de junio de 1895 quedaba establecido un contrato entre ambas a fin de favorecer el transporte de carbón hasta la capital vizcaína mediante un servicio combinado entre las mismas. La línea del Cadagua transportaría los carbones procedentes de La Robla por tren completo a razón de 1 pts./tn. en todo el trayecto de Balmaseda a Zorroza a condición de devolver vacíos los vagones en la primera de ellas. En 1902 la Compañía de La Robla inauguraba el trayecto Balmaseda-Lutxana interrumpiéndose el servicio combinado de mercancías con la Santander-Bilbao y entrando en una guerra de tarifas que originó el establecimiento de tipos de percepción extremadamente reducidos, sobre todo para el tráfico de viajeros, si bien ambas compañías manifestaron por aquellas fechas la esperanza de reanudar en breve dicho servicio combinado.

El 7 de enero de 1906 se abría el ramal La Industrial-Azbarren con ayuda de los propietarios de dicho establecimiento industrial, quienes conscientes de los beneficios que podía reportarles, cedieron gratuitamente una superficie considerable de terreno. Tras su apertura se firmó un convenio con los Ferrocarriles Vascos para el servicio combinado entre ambas compañías, permitiendo realizar el empalme hasta Donostia, al tiempo que en el extremo opuesto se establecía la posibilidad de concertar con Oviedo. La línea Santander-Bilbao, a partir de este momento, pasó a desempeñar un papel de vital importancia por ser nexo de unión de la red ferroviaria del litoral del Norte.

El acento estaba puesto en el ferrocarril en los albores del presente siglo, mientras la carretera quedaba en un segundo plano, al propiciar aquel medio de comunicación el enlace entre los principales centros embrionarios de desarrollo industrial y urbano, esto es, en el sector occidental Bilbao-Santander-Oviedo, sin olvidar la conexión con los centros mineros de León y Palencia vía La Robla, y Bilbao-Donostia en el extremo oriental.

²⁰ MEMORIAS de la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao.- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

2.4. El servicio de viajeros

Un engorroso servicio de viajeros cubría en un principio el trayecto Bilbao-La Robla. Se realizaba el viaje partiendo de Bilbao en el ferrocarril de Portugalete; en Zorroza se efectuaba el trasbordo a un tren de la línea del Kadagua que conducía a viajeros y equipajes hasta Irauregi, donde se pasaba a otro vehículo de esta compañía en dirección a Balmaseda, y a partir de este punto el resto del trayecto era cubierto por coches de La Robla hasta León. En un recorrido de 34 kms. por la provincia se debían efectuar nada menos que tres trasbordos.

El Convenio con la Compañía de Santander, firmado en noviembre de 1899, ponía fin a estos inconvenientes, llevándose a cabo el recorrido Bilbao-Balmaseda por aquella línea, ya que no será hasta 1902 cuando la Compañía de La Robla inaugure su Balmaseda-Lutxana. El establecimiento de trenes directos, el transporte de tropas repatriadas y el flujo de trabajadores con destino a la industria minera de León, Galicia y Asturias favoreció el tráfico en los años interseculares. Así mismo, el aumento del volumen de pasajeros de corto recorrido y pequeño rendimiento, es decir, el que posibilitaba la relación entre los pueblos próximos, impulsó la utilización de trenes mixtos e incluso el arrendamiento de nuevos coches.

Pero por otro lado, la crisis económica vizcaína, que afectó a la industria siderúrgica y minera en torno a los años de 1903 a 1905, trajo consigo la disminución de obreros leoneses, gallegos y de demás puntos del noroeste peninsular que acudían temporalmente a trabajar a la zona de la Ría bilbaina, resintiéndose en consecuencia el tráfico a través del eje del Kadagua.

En 1908, en base al acuerdo establecido con la Compañía del Torio, se adquiría la futura concesión de obras de la línea León-Matallana con objeto de posibilitar el enlace con Galicia y Asturias. El estudio del ramal La Robla-Astorga también se contempló como una medida eficaz para aumentar el número de usuarios, ya que además de unir Bilbao-Galicia, contactaba con la línea de Plasencia y la red de Cáceres. Por su parte, la línea Bilbao-Santander ofrecía a los viajeros dos alternativas partiendo de la capital vizcaína: o bien el enlace con Balmaseda o la posibilidad de llegar a Santander. El balance se inclinaba en favor del servicio que conducía a la villa encartada, reduciéndose considerablemente el que a partir de Aranguren proseguía en dirección a Santander, donde la falta de estación terminal de viajeros fue motivo de innumerables quebrantos.

En resumidas cuentas, una abierta competencia se originó a lo largo de la arteria del Kadagua en los primeros años de andadura de La Robla y el Bilbao-Santander, que llegaron incluso a la guerra de tarifas, conflicto que parecía quedar resuelto en 1906. A partir de entonces la Compañía de Santander contempló la conexión con la Compañía del Ferrocarril Cantábrico y los Ferrocarriles Económicos de Asturias, quedando unidas Santander y Oviedo. En el extremo opuesto, se estableció un servicio combinado entre la línea Azbarren y la Bilbao-Durango, para más tarde hacerse extensivo a las de Zumárraga y Donostia, como ya hemos comentado anteriormente. Por aquel entonces el ferrocarril tuvo a su favor, en cuanto al servicio de viajeros se refiere, que aún no debía enfrentarse al que iba a ser su gran enemigo, el automóvil.

2.5. El ferrocarril como agente dinamizador de la economía

El ferrocarril, al igual que ejerciera de intermediario en las transacciones comerciales de origen industrial, actuó como impulsor de las iniciativas industriales, favoreciendo la creación de nuevos establecimientos que, aprovechando la situación ventajosa que les ofrecía

una vía de comunicación próxima, tomaron como asentamiento el eje marcado por las líneas ferroviarias existentes. De esta manera, en el caso concreto del Valle del Kadagua, se convertía en agente dinamizador de la actividad económica y del desarrollo urbano de los núcleos de población, no sólo al entrar en servicio de las empresas establecidas, ó que veían las posibilidades de asentarse en dicha zona, sino también al dispensar la llegada de trabajadores que terminarían por fijar su residencia en este ámbito espacial.

No cabe duda de que el origen del ferrocarril se encontraba vinculado a la siderurgia bilbaína, pero a su vez parecía responder también a un propósito de impulsar la languidecida economía del Valle, y, más en concreto, de un enclave de evidente tradición industrial como era Balmaseda.

Los artífices del Ferrocarril del Cadagua, Srs. V. Chávarri y R. Bergé a finales de los años 80 de la pasada centuria manifestaban los males producidos en el Valle por la falta de medios de transporte, cuya ausencia en nada favorecía al ruinoso estado en que se encontraba la industria asentada a orillas del Kadagua, resaltando las ventajas que reportaría la construcción de dicho ferrocarril, al tiempo que salían en defensa del papel económico que desempeñaba y desempeñaría en un futuro la villa de Balmaseda. Esta "además de contar con muchos y muy buenos saltos de agua, está llamada por su posición a ser el mercado obligado de todas las transacciones entre la provincia de Burgos", relaciones que habían de aumentar "eJ día no lejano en que construido el puerto en el Abra de Bilbao, sea la salida natural de los productos de Castilla para América y el extranjero"²¹.

Consciente la corporación municipal de la villa del malestar económico que padecía y de las ventajas que reportaría la construcción del mismo, se posicionó como su fiel aliado, llegando incluso a participar sufragando los gastos correspondientes a su instalación. Por ello, argumentando que los productos de la villa "no tienen fácil salida, la industria languidece y el comercio está muerto", el Ayuntamiento decide por unanimidad conceder una subvención -100.000 pts- para la construcción del ferrocarril, al constatar igualmente que la concesión del mismo había coincidido con el proyecto presentado para la creación de una fábrica de tejidos, "La Encartada" probablemente²².

El aporte de capital vendría de manos de aquellos individuos erigidos en los artífices de la nueva era industrial, Martín Mendía, Silverio de fa Torre, Juan Bautista Hernández, Serafín Salcedo, J.M. Arteche, Dionisio de las Rivas, José María del Valle, Paulino Garagorri, Francisco Hurtado de Saracho, Joaquín Abásolo, Saturnino Urrutia, Castor Acebal, Fernando de la Puente, Juan del Río y otros, algunos de ellos vinculados a la industria del mueble de Balmaseda.

En 1891 la corporación municipal concede también a la Compañía de La Robla 10.000 metros cúbicos para la instalación de sus talleres y almacenes generales dadas las compensaciones económicas que se atisbaban en favor del municipio. Efectuados los cálculos "entre carpinteros, forja y ajustajes han de emplearse de 30 a 40 operarios y además otros tantos peones", además se preveía un aumento de población de más de 200 almas, reportando en último término "grandes rendimientos a los arbitrios municipales"²³.

21 Ibid., 1889.

22 Ibid.

23 Ibid., 1891.

Añadiremos que el ferrocarril condicionó del mismo modo el asentamiento del que sería el mayor establecimiento industrial y uno de los principales polos de desarrollo socio-económico y urbano del Valle, La Papelera de Aranguren, asentada en las inmediaciones de la línea ferroviaria. En 1908 quedaba establecida una vía derivada de la estación de Aranguren con acceso a las instalaciones de la fábrica de La Papelera.

Gordexola quedaba fuera de su trazado, factor que iba a influir y marcar su futuro desarrollo, hasta el punto de mantenerse al margen del proceso industrializador y urbano y anclada en unas estructuras de marcado carácter rural.

El radio de acción del ferrocarril traspasaba evidentemente los límites propios de la órbita del Kadagua, al ponerse al servicio de la creciente demanda alimenticia derivada del incremento demográfico experimentado en torno a Bilbao a principios de este siglo. Nos consta que llegaban al centro bilbaino cereales, trigo en mayor medida, legumbres, harinas y cabezas de ganado vía La Robla.

Y al igual que se advertía en el Valle, los nuevos asentamientos industriales irían salpicando la línea del ferrocarril, estableciéndose una dependencia recíproca entre ambos. En 1900 se instala la fábrica de azúcar de remolacha en Boñar (León), dos años después la de vidrios en Mataporquera (Cantabria), en 1907 llega el turno a Arija (Cantabria) y a los almacenes de Cabañas. La Compañía de La Robla en sus Memorias del año 1909 es consciente del aumento registrado en el transporte de mercancías en relación directa con la mayor actividad industrial de los establecimientos asentados en sus proximidades, tres años más tarde seguía hablando del contingente volumen transportado de cargamentos de brea, vidrio, patatas, cereales y madera de minas, entre otros, El antimonio de Matallana (León) era distribuido también por dicha Compañía.

III. PRESENTE Y FUTURO DE LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES DEL VALLE

La infraestructura de comunicaciones del Valle apenas ha advertido cambios sustanciales a lo largo de la presente centuria, permaneciendo en un impás de espera hacia la reposición y modernización técnica que los imperativos socio-económicos marcan.

Parece cierto pensar que las características topográficas del suroeste encartado vienen frenando la toma de medidas al respecto, al plantearse como un obstáculo insalvable. Sin embargo, tampoco es lícito caer en justificaciones simplistas, debiendo partir de postulados con fuertes implicaciones de carácter macroeconómico y espacial. Esto es, evidentemente hoy día el eje de crecimiento y desarrollo de Bizkaia, desde diversos puntos de vista, se sitúa en torno al área periférica de la metrópoli bilbaína, siguiendo la arteria Nervión-lbaizabal (Basauri, Galdakao, Zornotza) y la línea de costa próxima (Urbe Costa), por lo que las actuaciones previstas en materia de infraestructura viaria se han canalizado hacia estas nuevas zonas de expansión que, en un futuro a corto plazo, pudieran tropezar con problemas viarios en vista de los resultados emitidos por los parámetros de crecimiento económico, urbano y demográfico proyectados. Ahora bien, los desequilibrios territoriales se acentúan si la marginalidad y retroceso, en nuestro caso, del Valle no se suple con mejoras en materia de infraestructura de comunicaciones, hasta el punto de caer en un insalvable círculo vicioso.

En lo que a la red viaria se refiere, el trazado actual responde al firme sobre un anterior eje de comunicación que, siguiendo el curso del Kadagua, desde época romana hasta nuestros días se ha venido utilizando pasándose por alto las exigencias del tráfico moderno. Prácticamente desde principios de siglo hasta la década de los años 80 las innovaciones cuantitativas y cualitativas han brillado por su ausencia, pudiendo hablarse de una estática e inamovible red de carreteras. Las actuaciones más recientes se han encaminado a mejorar los caminos vecinales en zonas rurales.

Por su parte, el ferrocarril debió acometer la unificación de las dos líneas férreas existentes, prácticamente paralelas y con una limitada circulación. El primero de agosto de 1962 se materializaba el cese de la Compañía Santander-Bilbao, haciéndose cargo de la misma FEVE. Diez años más tarde, el ferrocarril de La Robla seguía los mismos derroteros, incorporándose definitivamente a las líneas explotadas por el Estado en el año 1972. Consumada la unión de ambas líneas, se procedería a resolver los cambios pertinentes en los trazados ferroviarios originales.

El entendimiento entre ambas líneas ha resultado interesante, ya que no procedía el seguir manteniendo la duplicidad de comunicaciones de vía estrecha entre Bilbao y Balmaseda, dada la limitada circulación existente entre ambas. Tras su remodelación cuenta en la actualidad con un servicio de cercanías que cubre el trayecto Bilbao-Balmaseda y otro de largo recorrido que realiza los itinerarios Bilbao-Santander y Bilbao-Oviedo, habiéndose suprimido recientemente la anexión con León. Dos pequeños ramales dedicados única y exclusivamente a mercancías, Alostegi-Lutxana y Basurto-Ariz, completan la línea.

Con motivo del inicio de la popularización del automóvil, allá por los años 60, el ferrocarril ha visto poco a poco mermadas sus funciones, siendo conquistadas por las ventajas y comodidades que ofrece la carretera. Será a partir de la década de los 60 cuando el tráfico de viajeros y, sobre todo, de mercancías experimente un notable retroceso.

La alternativa viaria para el Valle en un futuro próximo se contempla de mano del proyectado Corredor del Kadagua, que actualmente se encuentra en una inicial fase de construcción.

3.1. Una deficiente y escasa red viaria

La infraestructura viaria del Valle del Kadagua ha debido adaptarse al reducido espacio que los condicionamientos topográficos le han permitido. Una sucesión de formaciones montañosas, que en ocasiones superan los 800 mts. de altitud, bordean el curso del Kadagua por ambos márgenes, contribuyendo al aislamiento del Valle y reduciendo, en cierto modo, sus posibilidades de comunicación con áreas vecinas.

El anticlinal de Bizkaia lo cierra por el este, quedando separado del A.M.B. y del sector nororiental de Enkarterriak por las fuertes crestas del Ganekogorta (998 mts.) y del Eretza (871 mts.), que flanquean el curso alto del Kadagua en sus márgenes derecha e izquierda, respectivamente, configurando una estrecha garganta. En el extremo meridional de Enkarterriak los montes de Ordunte, que de forma abrupta y continua se extienden desde el Zalama (1.335 mts.) hasta el Koltiza (874 mts.), situado al NW de Balmaseda, y los escarpes montañosos periféricos que bordean la cubeta de Gordexola, en el Valle inferior del Herrerías, obstaculizan las comunicaciones por el sector suroccidental (monte Santxosolo-Espaldaseca 695 mts.). La estrechez y el encajonamiento presentes en el curso alto y bajo

del Kadagua han limitado la red viaria practicamente a un único y simple corredor, la CC-6318 Bilbao-Balmaseda.

Dicho eje cubre un trayecto de 30,9 kms. siguiendo el curso del río, desde que inicia su recorrido procedente de Bilbao y, una vez rebasado el alto de Kastrexana, atraviesa el casco urbano de Alonsotegi y barrios contiguos de escasa entidad para proseguir en dirección a Balmaseda, tras haberse internado en la travesía urbana de Sodupe, concluyendo en aquella villa su trayecto por territorio vizcaíno, que prolonga, en adelante, hacia el Valle de Mena. La conexión entre Güeñes y Zalla se realiza mediante una vía de carácter local, de considerable uso, que discurre paralela y próxima a dicho eje central, mientras que Gordexola mantiene una posición marginal respecto al mismo, factor que ha contribuido a reforzar su aislamiento.

La comarcal Bilbao-Balmaseda canaliza el tráfico local y de paso de personas y mercancías, erigiéndose en la principal arteria del Valle desde el punto de vista humano y económico. Además de conectar con la capital bilbaína, polo en torno al cual gira la vida económica del Valle, y otros centros urbanos de interés económico, como Baracaldo, Gasteiz, Santander y Burgos, posibilita el desarrollo de las comunicaciones del sector más dinámico de Enkarterriak, Güeñes, Zalla y Balmaseda, donde de concentran las mayores densidades humanas y urbanas de la comarca.

Pese a constituir el soporte básico de comunicaciones presenta esta carretera comarcal los inconvenientes de discurrir ceñida a la ladera del monte, soportar una sección transversal reducida y de adoptar un trazado sinuoso caracterizado por curvas de escasa visibilidad. En el reducido espacio que supone el fondo del valle del Kadagua el río, el ferrocarril y la carretera comparten suelo con las edificaciones residenciales e industriales (Elkartegi, Atochem, La Papelera, Celulosas del Nervión, etc.) de los distintos núcleos urbanos existentes, núcleos que han tomado a la red viaria como eje a la hora de encauzar su crecimiento ante las limitaciones espaciales interpuestas. Este factor ha propiciado la configuración de ciudades-vía (Reihendorf), que de forma lineal se disponen a lo largo del curso del Kadagua. A ello debemos añadir el obstáculo que representa su paso por estas travesías urbanas, convirtiéndose en la calle principal y dificultando de esta forma el tráfico rodado y peatonal, como sucede en Alonsotegi, Sodupe y Aranguren, principalmente.

El trazado de la red viaria secundaria se adecua al recorrido descrito por los cursos fluviales existentes que se disponen en sentido transversal a la arteria principal constituida por el corredor del Kadagua. En base al eje Bilbao-Balmaseda se articula la infraestructura viaria secundaria que, partiendo de éste, se encarga de entablar las comunicaciones intra y extracomarcales. El ensanchamiento del valle en su tramo medio, que se corresponde con la cubeta de Zalla, asentada entre Sodupe e Ibarra (Zalla), ha permitido el desdoblamiento de la red viaria, posibilitando las relaciones con el resto de Enkarterriak y Cantabria por el norte, y con Burgos y Araba por el extremo meridional, en este caso a través de la cubeta de Gordexola, en el valle inferior del Herrerías. En general, a excepción de la carretera comarcal Karrantza-Balmaseda-Amurrio, no se trata sino de vías de carácter local, e incluso vecinal, que cumplen una función meramente subsidiaria, permitiendo unas restringidas posibles alternativas de utilización.

Debemos buscar en los condicionamientos topográficos la causa primordial de las limitaciones cuantitativas y cualitativas que soporta la infraestructura viaria del Valle, cuantitativas por adolecer de una densa y diversificada red de comunicaciones, e insalvables

deficiencias cualitativas que se concretan en sostener un trazado sinuoso, de reducida sección transversal y con frecuentes cambios de altitud, aspectos que conjugados restan fluidez y comodidad al tráfico rodado y, desde una perspectiva de mayor alcance, no contribuyen sino a contrarrestar las ventajas que pudiera ofrecer el Valle dada su localización espacial privilegiada dentro del marco vizcaíno a medio camino entre el A.M.B., Gasteiz, Santander y Burgos.

3.1.1. Los aforos de intensidad media de tráfico: el destino laboral y terciario obligado hacia la metrópoli bilbaína y las funciones de esparcimiento y ocio en zonas colindantes al Valle

La carretera Bilbao-Balmaseda forma parte de la red primaria de Bizkaia al permitir la conexión de los territorios de Enkarterriak, del A.M.B. y del noroeste de Alava con el resto del Estado, así como por ser la IMD de su recorrido superior a 4.000 vehículos. Sin embargo, la escasa seguridad y fluidez que ofrece al tráfico rodado dadas las condiciones técnicas de su trazado nos obliga a reconsiderar tal apreciación.

Ciertamente constituye un eje de relaciones de considerable importancia desde el punto de vista humano y económico a tenor de las pautas que marcan los datos de intensidades medias de tráfico y de sus expectativas de crecimiento y desarrollo a corto plazo. Pero al tiempo que se constatan desigualdades en la utilización de dicha vía a lo largo de su trayectoria que, por otro lado, llaman a la adopción de planes sectoriales de actuación a partir de un plan general de remodelación, se percibe una fuerte interrelación con el A.M.B. que no se encuentra respaldada por un soporte técnico infraestructural adecuado a los volúmenes de tráfico registrados.

Inicia su recorrido la carretera comarcal con una IMD de 9.376 v/d²⁴, en el tramo correspondiente a Zaramillo-La Cuadra, intensidad media que se ve incrementada considerablemente en dirección a Sodupe (La Cuadra-Sodupe 10.205 v/d) para a partir de este punto ir disminuyendo ésta a medida que nos acercamos a Balmaseda, como se aprecia en el trayecto Sodupe-Güeñes y Llantada-Balmaseda, que reducen su IMD a 8.345 y 4.649 vid respectivamente. Dicha intensidad media diaria de vehículos guarda estrecha relación con la proximidad al A.M.B., en el sentido de que a medida que nos alejamos del centro neurálgico bilbaíno disminuye el tráfico rodado.

El tramo Bilbao-Sodupe aglutina el grueso del tráfico rodado, que se corresponde con un tráfico local del que, en buena parte, su punto de origen y destino es Bilbao y, en segundo término, Baracaldo, al encontrarse las entidades de población del Valle bajo la influencia directa del A.M.B., en el plano laboral y terciario. Aproximadamente el 16% del tráfico que discurre por dicho tramo corresponde a vehículos pesados, descendiendo entre 3 y 4 puntos en el resto del trayecto hasta Balmaseda, tráfico pesado directamente relacionado con la actividad generada por los establecimientos preferentemente industriales asentados en dicha área (Elkartegi de Alonsotegi, Atochem, Postes del Nervión, etc.). La función de Sodupe como paso obligado para comunicar con Gordexola y con el noroeste de Alava y la mayor frecuencia de los servicios de transporte público entre Bilbao y Sodupe explican tam-

²⁴ Estos datos han sido proporcionados por el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia, según el Plan de Aforos de 1985.

bién estas máximas de circulación rodada. Es decir, una mayor intensidad de tráfico y de afluencia de vehículos pesados en un tramo que se corresponde con la estrecha garganta del curso bajo del Kadagua, las rampas de Kastrexana, la conflictiva travesía urbana de Alonsotegi y de Sodupe, la escasa fluidez en el puente de Zaramillo y demás obstáculos - curvas y cambios de rasante de escasa visibilidad, principalmente- poco propios de una vía de carácter primario.

En adelante se verá mermada la afluencia de vehículos. El intervalo Güeñes-Balmaseda reduce su intensidad media a 4.649 v./d., intensidad media que a penas supone la mitad, el 45,6%, de la registrada en el tramo Bilbao-Sodupe. Ello nos lleva a pensar en un tráfico de paso que cubre el trayecto del Corredor del Kadagua, que paulatinamente va perdiendo intensidad al dirigirse en dirección a Burgos y Araba, ya que rebasado el núcleo urbano de Balmaseda los vehículos que circulan a diario disminuyen a 4.515 en La Pinilla, a 3.565 en Bercedo y a 425 los que van hacia a Araba.

La presencia de núcleos de escasa población emplazados a lo largo de la vía Balmaseda-Reinosa motiva la considerable reducción del tráfico, experimentando el mismo un ligero aumento los fines de semana y en época estival, en julio sobre todo, por ofrecer una posibilidad de esparcimiento a la población de Bilbao y de sus alrededores. El tráfico que por motivos laborales se desplaza a Reinosa tiene como destino a "Astilleros Españoles", engrosando el volumen de circulación registrado.

En general, percibimos un aumento de tráfico durante los días festivos, hecho que permite concebir al Valle en sí mismo como una zona de desahogo y, así mismo, de paso hacia otras zonas más alejadas tanto para su población como para la del Gran Bilbao. Entendemos como tales a Arceniega, Espinosa de los Monteros, Villasana de Mena, Medina de Pomar e, incluso, Castro y Laredo.

AFOROS DE LA CARRETERA COMARCAL 6.318 BILBAO-BALMASEDA

	LABORABLES	SABADOS	DOMINGOS
Zaramillo-La Cuadra	9.212 v/d	9.283 v/d	10.290 v/d
La Cuadra-Sodupe	9.876 v/d	9.951 v/d	12.103 v/d
Sodupe-Güeñes	4.498 v/d	4.531 v/d	5.510 v/d
Llantada-Balmaseda	4.271 v/d	5.320 v/d	5.870 v/d

Fuente: *Plan de Aforos de las carreteras de Vizcaya. Resultados del año 1985*: Departamento de Obras Públicas y Transportes. Dirección general de Obras Públicas. Diputación Foral de Bizkaia.

Los flujos de tráfico de la vía de carácter secundario Güeñes-Zalla, vía en torno a la cual se asienta el eje industrial del Valle, se atenuan respecto a los de las inmediaciones de la metrópoli bilbaína. El tramo Güeñes-Aranguren, preferente enclave industrial, registra una IMD de 4.647 v./d., para reducirse ésta a 2.174 v./d. en dirección a Zalla, núcleo que ejerce funciones claramente residenciales. Dichos flujos de tráfico responden a recorridos cortos interurbanos inferiores a 10 kms., que suponen la realización de cuatro viajes al día por razones de trabajo, ya que, como hemos dicho, constituye el eje industrial del Valle. Zalla, por su parte, pasa a detentar una función de ciudad-dormitorio, pero entiéndanse las limitaciones de dicha calificación.

Las comunicaciones entabladas con el resto del Valle y zonas vecinas a través de la red transversal que articula el Kadagua presentan caracteres de menor intensidad de tráfico. Es el caso de la comarcal Balmaseda-Amurrio (425 v./d.), de la vía Balmaseda-Malabrigo (1.304 v./d.), paso obligado para conectar con la zona occidental de Enkarterriak, y la local Güeñes-Galdames-El Arenal (785 y 418 v./d.), con un recorrido por áreas de escasa entidad.

Efectuado un análisis comparativo con los diferentes ejes de comunicaciones del T.H. de Bizkaia, esto es, la red viaria del Ibaizabal, Arratia y del triángulo Markina-Ondarroa-Lekeitio, destacamos: la incomparable intensidad registrada en la primera, 20.000 v./d., duplicándose la máxima obtenida en el Corredor del Kadagua en su tramo más concurrido, Zaramillo-Sodupe, pero debemos tener en cuenta que se trata de la principal arteria de comunicaciones de Bizkaia, que posibilita la conexión con Gipuzkoa y Francia por el este, con Cantabria por el extremo occidental y con Araba y el centro peninsular por el sur de esta zona de evidente peso específico desde el punto de vista socio-económico; el eje de comunicaciones de Arratia presenta un comportamiento análogo al manifestado por el Corredor del Kadagua, es decir, máximas intensidades en las proximidades del A.M.B. y disminución progresiva a medida que nos alejamos de la misma (El Gallo-Bedia, 10.723 v./d., Bedia-Igorre, 7.415 v./d. y en adelante 4.000-4.500 v./d.), y, por último, considerar de escasa relevancia el eje Markina-Ondarroa-Lekeitio (Markina-Ondarroa, 2.000-4.999 v./d., Ondarroa-Lekeitio, 500-999 v./d. y Markina-Lekeitio, 250-499 v./d.).

Las previsiones de tráfico formuladas para el itinerario Bilbao-Balmaseda, efectuadas sobre la base de un crecimiento acumulativo anual del 2%, apuntan hacia un posible aumento de la afluencia de vehículos del 50%²⁵ de cara al año 1.994, aspecto que incide en la necesaria reestructuración y modernización de la red viaria del Kadagua.

3.1.2. La alternativa del Valle: el futuro Corredor del Kadagua

A raíz del estudio a que fue sometida la infraestructura viaria del Kadagua ya en 1985, a través del Departamento General de Urbanismo y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, fue emitido un diagnóstico que incidía en aspectos tales como el trazado obsoleto, una sección transversal reducida, curvas de escasa visibilidad, pendientes prolongadas, peraltes fuera de toda normativa, un firme deformado en diversos tramos y en el hecho de convertirse en la calle principal de algunos núcleos, como son Alonsotegi, Balmaseda y Sodupe²⁶.

A la vista de los resultados se acordó la construcción de una carretera de dos carriles, con carácter de autovía, en el tramo Bilbao-Balmaseda y de una segunda calzada en el sub-tramo Bilbao-Allendelagua (Zalla), poniéndose especial énfasis en:

- conseguir en el itinerario Bilbao-Balmaseda unas características de trazado acordes con la categoría del Corredor y el tráfico a servir,

²⁵ ALTERNATIVAS del Sistema General de Comunicaciones de la carretera comarcal 6.318 entre Bilbao y el límite con la provincia de Burgos.- Departamento de Política Territorial, Transportes y Turismo del Gobierno Vasco, 1985.

²⁶ Ibid.

- el aprovechamiento de la infraestructura existente para una mínima alteración del trazado actual y así reducir el coste,
- la resolución por medio de variantes en los núcleos urbanos en que el tráfico presenta mayor índice de peligrosidad, mayores molestias o mayor congestión, y
- conectar con la Solución Sur de Bilbao.

Sin embargo, los condicionamientos topográficos, concretados en la falta de espacio y el relieve accidentado, el avance de las Normas Subsidiarias y de Planeamiento Urbanístico a nivel municipal, así como las opiniones de los distintos colectivos de los municipios afectados han venido dificultando la toma de decisiones y medidas de actuación. Al respecto, resultan obligados los desmontes, terraplenes y muros de contención tanto el el curso bajo (Alonsotegi, Arbuyo, Zaramillo, Sodupe) como alto del Kadagua (La Herrera y Balmaseda), de dificultosa materialización. La lenta redacción de las Normas Subsidiarias Municipales ha obstaculizado la definición del trazado de las alternativas viarias, al depender de las distintas calificaciones del suelo y de las actuaciones urbanísticas previstas. Las dificultades han venido también de la mano de colectivos directamente implicados en las pretendidas modificaciones viarias, es el caso de la oposición que manifestaron los comerciantes de Balmaseda ante la supresión de la travesía urbana de la villa en el sentido de que pudieran verse disminuidas sus ventas al dejar de ser un lugar de paso obligado.

El futuro Corredor del Kadagua se plantea como un verdadero reto para el Valle, al ponerse en él las miras hacia una posible salida del aislamiento y retroceso socio-económico que padece hoy día. La dependencia laboral y terciaria del A.M.B., la consolidación y/o implantación de nuevos centros industriales, en vista de la opinión vertida por los industriales de la zona que atribuyen a las deficientes comunicaciones una de las causas principales del retraimiento de sus actividades, el vacío y envejecimiento demográfico de la zona, la saturación urbana de la gran urbe bilbaína y la necesidad de ésta de conectar con espacios próximos para el ocio y el esparcimiento exigen su pronta ejecución, que cuenta ya con la variante de la travesía urbana de Balmaseda y el inicio del tramo correspondiente a Zalla.

3.2. El desfase de la actual infraestructura ferroviaria

Las expectativas no se presentan esperanzadoras para el ferrocarril. En lo que al tráfico de mercancías respecta, se ha observado en estos últimos años una moderada recuperación, tras el freno que supuso la crisis económica en el desarrollo de las transacciones comerciales, viéndose reducidas éstas como consecuencia del debilitamiento de la actividad industrial. El trayecto Bilbao-Balmaseda viene cubriendo satisfactoriamente dicho servicio -bobinas, mineral de hierro, piritas, escoria, carbón, dolomía y arena para cristaleras, fundamentalmente- con una media de 15 a 20 trenes/día²⁷, constatándose incluso la imposibilidad de atender a la creciente demanda.

Sin embargo, el tráfico de viajeros no presenta visos de mejoría frente a las ventajas y comodidades que ofrece la carretera hoy día, opción esta última que es requerida, sobre todo, a la hora de realizar el trayecto de largo recorrido Bilbao-Santander. El tráfico de cer-

²⁷ Datos proporcionados por FEVE correspondientes a 1.989

cañas se cubre en la actualidad con tan sólo 4 ó 5 coches, de los 7 u 8 que se empleaban, habiendo de ser suspendido el intento de intensificar los servicios por falta de usuarios.

La falta de espacio, derivada de la adversa topografía del Valle, se plantea como el principal condicionante a la hora de acondicionar y mejorar el tendido de la línea férrea. De la existencia de una única vía doble tan sólo hasta Zaramillo se derivan los constantes trastornos que padece el transporte ferroviario actual, con un tren cada 45 minutos. Los descarrilamientos, retrasos, averías y desprendimientos, que están a la orden del día, llegan a paralizar la circulación en su totalidad. El problema resulta insalvable por la imposibilidad de desplazar la carretera con vistas a prolongar el doble vial hasta Balmaseda, plan, estimado en 1.000 millones de pesetas, que en las prioridades de F.E.V.E. es secundario. La revitalización de la antigua línea de La Robla, posible solución al problema, se ve poco probable debido a las pésimas condiciones que presenta, al tiempo que se halla alejada del caso urbano de las principales entidades que atraviesa.

At igual que sucede con la carretera, tropieza esta vía con el grave inconveniente de recorrer a su paso las travesías urbanas de Aranguren, Zalla, La Herrera y, en menor medida, de Batmaseda, constatándose un aumento en el índice de peligrosidad, así como dificultades en el ritmo de la circulación rodada.

Y en segundo término, acusamos una infraestructura interna de soporte con déficits cualitativos y cuantitativos, esto es, un tendido básicamente idéntico al que el ferrocarril estableció en sus primeros años de vida, y sin electrificar, salvo en las cercanías de Santander (Liérganes-Orejo-Santander). Las escasas obras realizadas en los últimos años se han limitado al mantenimiento y conservación de la vía existente. En cuanto al material móvil, su renovación se llevó a cabo en 1983 (locomotoras, vagones, tolvas y portacontenedores abiertos y cerrados), pero desgraciadamente ello no significa que se efectúe con regular periodicidad, ya que posiblemente desde los años 40 no se había acometido dicha tarea. Problemas como la deficiente refrigeración, el enganche entre las distintas unidades, la ampliación de material móvil y la electrificación del tendido quedan aún por resolver.

En definitiva, dicha línea férrea, lejos de desempeñar la tarea que en los primeros años de vida resolvió, vive en un total desfase respecto a las innovaciones que, en materia de infraestructura de comunicaciones, imperan hoy día.

CONCLUSIONES

Hablar del antiguo eje de comunicaciones del Valle, es hacer referencia al evidente peso específico que detentó en pro de los intereses y el desarrollo económico del Señorío, que lógicamente redundaron en unas expectativas alentadoras de crecimiento social y económico para este sector suroccidental de Bizkaia, así como del papel preeminente de la villa de Balmaseda en dicho entorno, al servicio de las zonas colindantes comprendidas en un radio de acción que penetraba en el norte de Burgos y Araba. El papel desempeñado por el eje del Kadagua decayó con la apertura del camino real de Orduña a finales del siglo XVIII, frenando las expectativas de crecimiento económico de la subcomarca encartada, que nuevamente se vió impulsada ante la aparición del ferrocarril en los albores del siglo XX.

El presente de la infraestructura viaria existente llama a la reestructuración y modernización de los canales de comunicación, máxime cuando a su trazado obsoleto y deficitario se

unen la dependencia laboral y terciaria de la metrópoli bilbaína, el retroceso y envejecimiento demográfico, del que tan sólo se salva el municipio de Zalla, y la caída del sector industrial, fundamentalmente.

Y de cara al futuro, aún incierto, es reclamada la pronta ejecución del proyectado Corredor del Kadagua, que las instituciones públicas deben acometer en un intento de paliar la marginación, el declive y aislamiento en que ha ido cayendo este área de la periferia vizcaína. De su construcción pudiera esperarse el paliativo a los desequilibrios territoriales que cobran especial significado en la comarca encartada.

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

ABASOLO ALVAREZ, J. *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*.- Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1975.

AGIRREAZKUENAGA, J. *Vizcaya en el siglo XIX(1814-1876): Las finanzas públicas de un Estado emergente*.- Bilbao: UPV/EHU, 1987.

ALTERNATIVAS del Sistema General de Comunicaciones, Carretera Comarcal 6.318 entre Bilbao y el limite territorial con la provincia de Burgos.- GVIEJ, Departamento General de Urbanismo y Medio Ambiente, 1985.

ALZOLA Y MINONDO, P. *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*.- Bilbao: Imprenta provincial, 1898.

ANALISIS de la economía vizcaína y su proyección 1968-71.- Bilbao: C.C.I.N.B., 1968-69, 5 vols

ARCHIVO administrativo del Ferrocarril de La Robla

BIZCAYA en la Edad Media J.A. García de Cortazar, B. Ariza Bolumburu, M.L. Ríos Rodríguez e I. del Val Valdivieso.- San Sebastián: Haranburu Editor, S.A., 1985, 4 vols.

DIARIO de Sesiones de las Cortes, Congreso, legislatura de 1821-1822, legislatura de 1857.

ECONOMIA vasca.- Caja Laboral Popular, 1983

FERNANDEZ DE PINEDO, E. *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco 1.100-1850*.- Madrid: Siglo XXI de España Editores S.A., 1974 1ª edición.

GARCIA DE CORTAZAR, J.A. *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*.- Bilbao: Ediciones de la Caja de Ahorros Vizcaína, 1966.

GARCIA MERINO, L.V. *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*.- Bilbao: HAEE/IVAP, 1987.

GRANDES problemas infraestructurales de Bizkaia- D.F.B./B.F.A., 1981

GUIA de los transportes de Euskadi 1984.- GVIEJ, Departamento de Política Territorial y Transportes. Dirección de Transportes Terrestres, 1984.

LARREA SAGARMINAGA, M.A. *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*.- Bilbao: Editorial La Gran Enciclopedia Vasca, 1974.

MEMORIA de 1965 a 1985 FEVE, 1985.

MEMORIAS del Ferrocarril Hullero de La Robla.- C.C.I.N.B

MEMORIAS de la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao.- C.C.I.N.B.

MEMORIAS de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao.- J.O.P.B

PLAN de Aforos de las carreteras de Bizkaia.- D.F.B./B.F.A., Departamento de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Obras Públicas, 1985.

"Representación de Yandiola al Emperador Napoleón".- *En: EUZKADI*.- I (1901) nº 14; pp. 174-176.

RODRIGUEZ COLMEIRO, A. y CARREÑO, M.C. "Epigrafía Vizcaina. Revisión, nuevas aportaciones e interpretación histórica".- *En: KOBIE. Revista de Ciencias*.- Bilbao.- (1981) nº 11, Sección Arqueología.

Un SIGLO en la vida del Banco de Bilbao. Primer Centenario (1857-1957): Banco de Bilbao