

La actuación de las élites provinciales en la primera construcción ferroviaria: Álava y Burgos (1850-1864)

Rafael Ruzafa Ortega¹

Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

Fecha de aceptación definitiva: 8 de febrero de 2017

Resumen: El artículo analiza las actuaciones de las élites dirigentes de dos provincias españolas de interior, Álava y Burgos, ante la primera construcción ferroviaria. Abordando el tiempo de la sociedad de notables, durante el asentamiento del orden y el Estado liberales a mediados del siglo XIX, se detiene en el papel de intermediarias de estas élites provinciales entre las élites de alcance nacional y las élites locales.

Palabras clave: Élites, ferrocarril, siglo XIX, Álava, Burgos.

Abstract: The article analyzes the actions of elites of two northern inland spanish provinces, Alava and Burgos, before the construction of the first railways. Approaching the time of the society of notables, during the establishment of liberal state and order in the mid-nineteenth century, the text stops to consider the role of these provincial elites as intermediaries between the nationwide and local elites.

Key words: Elites, railway, nineteenth century, Alava, Burgos.

¹ Grupo de investigación del Sistema Universitario Vasco IT-708-13, Historia Política y Social del País Vasco Contemporáneo (IP: Luis Castells Arteche)

Introducción

La vida pública de mediados del siglo XIX estuvo dominada por un tipo de élite, los notables. Este artículo aprovecha estudios que han abordado cómo las élites de alcance nacional o estatal impusieron en España y otros países europeos una vertebración político-administrativa y socio-económica. Por la vía de las decisiones gubernamentales, de la representación parlamentaria, de lucrativas actividades empresariales, de conexiones de toda índole y de cierto prestigio distinguido los notables se mantuvieron en la cúspide de la sociedad y construyeron el orden y los Estados liberales². Nos interesa comprobar de qué maneras y con qué intereses desplegaron sus capacidades a lo largo del territorio ante una cuestión relevante en lo simbólico y en lo material, la construcción de las primeras redes ferroviarias.

Partimos de varias hipótesis que pretendemos contrastar sobre dos provincias españolas de interior, Álava y Burgos. En primer lugar, que existieron y se perfeccionaron canales de ida y vuelta entre el indiscutible centro de las decisiones políticas y económicas, Madrid, y esta periferia del norte de España. Los canales no tuvieron por qué ser de igual entidad, pero tampoco consideramos que hubiese un centro que ordenaba (y aportaba recursos) y una periferia que simplemente obedecía. Las élites de alcance nacional demostraron su condición de tales vinculando a las élites provinciales o locales a sus proyectos. Por su parte las élites de alcance territorial restringido demostraron su condición de tales ganando a la población común para esos mismos proyectos supralocales.

La segunda hipótesis estima que los notables se movieron con comodidad a caballo entre los ámbitos centrales y los periféricos, con una especialización política que seguramente se leyó como palanca de ascenso social. De hecho su posición preeminente en las décadas centrales del siglo XIX se basó en esa capacidad que ningún otro segmento social poseyó hasta finales de la centuria. Por así decir, participaron del diseño de las políticas públicas. Bien relacionados con los poderes de

² PILBEAM, P. P.: *The Middle Classes in Europe 1789-1914. France, Germany, Italy and Russia*, Basingstoke, MacMillan, 1990. MOOERS, C.: *The Making of Bourgeois Europe. Absolutism, Revolution and the Rise of Capitalism in England, France and Germany*, London-New York, Verso, 1991. HARRISON, C. E.: *The Bourgeois Citizen in Nineteenth-Century France. Gender, Sociability and the Uses of Emulation*, Oxford, Oxford University Press, 1999. FRADERA, J. M^a y MILLÁN, J. (eds.): *Las burguesías europeas del siglo XIX. Sociedad civil, política y cultura*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2000. RAPHAEL, L.: *Ley y orden. Dominación mediante la administración en el siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 2008. ZURITA, R. y CAMURRI, R. (eds): *Las élites en Italia y España (1850-1922)*, Valencia, Universitat de Valencia, 2008. MILLÁN, J.: "Poder político y legitimación social ante el apogeo del Estado", *Alcores*, 12 (2011). RUIZ TORRES, P.: "El trasfondo social de la Revolución liberal española" en E. García Monerri y C. García Monerri (eds.), *Guerra, Revolución, Constitución (1808 y 2008)*, Valencia, Universitat de Valencia, 2012, pp. 15-67. CRUZ, J.: *El surgimiento de la cultura burguesa. Personas, hogares y ciudades en la España del siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 2014. RUZAFÁ ORTEGA, R.: "Entre política y negocios. Las élites de alcance nacional en la primera construcción ferroviaria en España (1850-1866)", *Historia Social*, en proceso de edición.

la monarquía (rara vez vinculados al carlismo de la primera guerra), aprovecharon las características de la política liberal, especialmente la representación con sufragio censitario. Esa labor mediadora entre las administraciones del Estado y la población común requirió un esfuerzo de formación (colegios de nobles, institutos provinciales, universidades) al alcance de muy pocos.

Una tercera hipótesis plantea que sin propiedad de tierra en sus zonas de influencia no se conformaron ni pervivieron élites provinciales ni locales, a pesar de que para el tercio central del siglo XIX ya habían hibridado élites de base agraria y de los negocios y las profesiones (abogados). En general las élites de alcance restringido estaban asentadas desde generaciones en sus solares, y sus apellidos gozaban de prestigio. En sociedades eminentemente agrarias la propiedad de la tierra, ya en proceso de individualización, no sólo implicó rentas y ascendiente sobre colonos. Fue requisito imprescindible para cualquier liderazgo social. La construcción ferroviaria proporcionó oportunidades suplementarias de especulación con terrenos, con valores y con servicios.

Una cuarta hipótesis implica el mantenimiento de los mecanismos tradicionales de reproducción social basados en el parentesco, el paisanaje y el clientelismo. La casa (con criados) y la familia, y en su seno las mujeres, mantuvieron un peso enorme. Las redes familiares y clientelares acrecentaron el tráfico de favores y de iniciativas. A mediados del siglo XIX las posibilidades de transporte y comunicación habían crecido, y más que iban a hacerlo. Las buenas familias se relacionaban, los contactos aumentaban, se ponían en marcha políticas matrimoniales. Habitualmente formó parte de una sociabilidad distinguida con comportamientos y residencias estacionales. No nos detendremos apenas en la privacidad ni en el esparramiento, pero constatamos su importancia.

Los trazados ferroviarios en la región septentrional anteriores a la ley general de 3 de junio de 1855 no tocaron las dos provincias sometidas a estudio, más allá de la fase de proyectos, que revelaron tempranos movimientos. Hubo obras en las provincias vecinas de Palencia y Santander (Alar del Rey-Santander), y en Asturias (Langreo-Gijón). Conocemos esa fase pionera, mediatizada por la corrupción que caracterizó la Década Moderada al respecto del ferrocarril, y los aspectos cruciales de las primeras redes españolas desde el Bienio Progresista. Entre esos aspectos mejor conocidos el marco normativo, el sistema de concesiones, la capitalización, el mercado financiero, la indefensión de los accionistas originales ante los promotores, el proceso de concentración empresarial y los condicionantes tecnológicos. La historiografía ferroviaria se ha detenido en la elevada intervención del Estado (preservando la propiedad y gestión privadas hasta mediados del siglo XX) y en el peso de las decisiones políticas³.

³ WAISS, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles,

Todos estos factores remiten a la actuación de las élites de alcance nacional en un contexto de bonanza económica y *railwaymania*, entre las crisis financieras internacionales de 1857 y 1866. Pero nos interesan los comportamientos de las élites provinciales y locales durante la fase de definición y construcción, bien distinta de la de explotación. En esa fase las empresas concesionarias buscaron obsesivamente reducir gastos y captar capital. Para ello buscaron también el apoyo de las élites políticas y económicas más cercanas a las obras. En esas relaciones sociales se sumerge el artículo, que participa del que ha venido en llamarse giro local, preocupado por los efectos de los procesos de cambio en el ámbito de vida de la mayor parte de la población. La tarea se apoya en la historiografía disponible y en un repertorio diversificado de fuentes. Distinguiremos las empresariales (actas de consejos de administración caracterizadas por su elevada discrecionalidad), las emanadas de administraciones públicas, las notariales, las hemerográficas (prensa generalista y especializada), las publicísticas y las privadas (archivísticas y epistolares).

Un tiempo, dos provincias españolas

La provincia de Álava rondó los cien mil habitantes a mediados del siglo XIX, y la de Burgos superó los 330.000. Ambas eran extensas, con una economía rotundamente agraria que, según ha reinterpretado la historia agraria, no fue necesariamente el pozo de todos los males. La base cerealista descolló en ambos casos, por más que comarcas diferenciadas contasen con una reseñable producción vitícola (Rioja alavesa y Miranda de Ebro, Ribera de Duero) o con características forestales y ganaderas de mediana montaña (partidos judiciales de Belorado, Villarcayo y Amurrio). No nos detendremos en los diminutos aspectos manufactureros o industriales, por más que en localidades como Pradoluengo, Villarreal de Álava o Araya tuviesen relevancia. Por encima de peculiaridades institucionales, los hacendados rurales asentados en el terreno presidieron las relaciones sociales de ambas provincias⁴.

1987 [1ª edición 1968], 2 vols. TORTELLA CASARES, G.: *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1972. CASARES ALONSO, A.: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Escuela Nacional de Administración Pública, 1973. ARTOLA, M. (dir.): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Banco de España, 1978, 2 vols. COMÍN COMÍN, F. et alii: *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Anaya/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998, 2 vols. MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. y VIDAL OLIVARES, J. (eds.): *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999. HERRANZ LONCÁN, A.: *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2008. ROTH, R. y DINHOBL, G. (eds.): *Across the Borders. Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Aldershot, Ashgate, 2008. BRODER, A.: *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012 [original de 1981].

⁴ HOMOBONO, J. I.: "Estancamiento y atraso de la economía alavesa en el siglo XIX", *Boletín de la Institución Sancho El Sabio*, 24 (1980). GALLEGO MARTÍNEZ, D.: *La producción agraria en Álava, Navarra y La Rioja desde mediados del siglo XIX a 1935*, Madrid, Universidad Complutense, 1986, pp. 57-63. OJEDA SAN MIGUEL, R.: "Las actividades no agrarias de la provincia de Burgos a mediados del siglo XIX",

En ambas provincias las capitales ejercieron creciente centralidad político-administrativa, y en ellas residieron los notables. Allí se instalaron los jefes políticos, luego gobernadores civiles, y con ellos toda la administración periférica del Estado. Burgos fue cabeza de distrito pluriprovincial de obras públicas desde la creación de éstos en 1843. De él se desgajó en 1848 otro pluriprovincial con sede en Vitoria. Ambos se mantuvieron con algunos cambios hasta que en 1857 cada provincia se convirtió en demarcación de obras públicas. Las dos ciudades contaron con establecimientos de beneficencia de ámbito provincial, con los únicos institutos de segunda enseñanza de sus provincias y con escuelas normales de maestros. Ambas capitales tenían capitanías generales y por ende guarniciones permanentes. En la ciudad de Burgos se instaló la audiencia territorial, la institución judicial supraprovincial para la segunda instancia, que incluyó a Álava. Asimismo Burgos era cabeza de la archidiócesis a la que se incorporó la diócesis vascongada creada en 1862, con sede episcopal en Vitoria. Establecidas en 1857 las divisiones de ferrocarriles para atención específica del ramo por el cuerpo estatal de ingenieros de caminos, en Miranda de Ebro se asentó una hasta su supresión a finales de 1862.

La provincia de Burgos participó del modelo institucional de régimen común, con diputaciones y consejos provinciales de recursos limitados y subordinadas a los agentes del Gobierno. Tuvo doce partidos judiciales, el más poblado el capitalino y el que menos el de Sedano. Los doce constituyeron distritos electorales que eligieron representante para la Diputación Provincial. El partido judicial resultó en Burgos una unidad político-administrativa recurrente en el terreno de las obras públicas. Para la representación a Cortes la provincia tuvo, desde la división en distritos de 1846 hasta el retorno de la circunscripción provincial en 1865 (recuperada durante el Bienio Progresista), seis distritos electorales: Burgos, Briviesca (al que perteneció el nudo ferroviario de Miranda de Ebro), Castrogeriz, Lerma, Aranda de Duero y Medina de Pomar (en lugar de Villarcayo⁵).

Por su parte, Álava representó una versión del régimen político-administrativo especial de las provincias Vascongadas dentro de la Monarquía constitucional española que gestionó el fuerismo durante el período de entreguerras carlistas. Sin embargo, le afectaron la división judicial y la representación parlamentaria. La provincia se dividió en tres partidos judiciales (Vitoria, Amurrio y Laguardia) y tuvo representantes en Cortes por dos distritos, Vitoria y Laguardia. Trasladadas definitivamente al litoral y la frontera las aduanas con motivo de la suspensión de las

López de Gámiz, 26 (1992). GARCÍA SUSILLA, J.: "Estructura social burgalesa. Trayectoria y significado. Mundo rural y urbano" en J.M^a. Palomares Ibáñez (dir.), *Historia de Burgos IV. Edad contemporánea*, tomo 2, Burgos, Caja de Burgos, 2005.

⁵ SANTANA MOLINA, M.: *La Diputación Provincial en la España decimonónica*, Madrid, Instituto Nacional de Administración Pública, 1989. GONZÁLEZ DÍEZ, E.: "Organización administrativa territorial: provincia, partidos y municipios" en J. M^a. Palomares Ibáñez (dir.), *Historia de Burgos IV...*

instituciones forales entre 1841 y 1843, al reponerse en 1844 la especificidad vasca se centraba en la exención del servicio militar y las crecientes atribuciones hacendísticas y administrativas de las Diputaciones generales, o forales. La población alavesa pagó otros impuestos, también indirectos sobre el consumo, a otras instituciones. La Diputación General de Álava amplió las competencias sobre gobierno interior (ramas de fomento, beneficencia, culto y clero) de la Diputación y el Consejo provinciales. La otra institución foral repuesta fueron las juntas generales, o representaciones de las entidades menores (municipios o agrupaciones de éstos). En el organigrama foral cumplieron un papel reseñable la delegación colectiva (junta particular) y los cuerpos asesores formados por antiguos cargos forales (padres de provincia⁶).

En Álava los municipios se agrupaban en hermandades y éstas en cuadrillas a efectos de representación en juntas generales. Las juntas tenían dos reuniones ordinarias anuales. En noviembre en Vitoria, donde elegían los miembros de la Junta Particular y cada tres años al diputado general y decidían el lugar de celebración dentro de la provincia de la siguiente reunión, llamada de tierras esparzas, el siguiente mes de mayo. Las representaciones en las juntas generales alavesas (y en las otras dos provincias vascas) se eligieron entre las élites locales tan restringidamente como los cargos municipales en el conjunto de la España isabelina. Mucho más la delegación o junta particular en Álava. Los ayuntamientos eran nombrados por el Gobierno o los gobernadores civiles. Ambas diputaciones, provincial burgalesa o general alavesa, tuvieron importantes competencias de control sobre las corporaciones locales, empezando por el control y aprobación de los presupuestos municipales. En Álava y en Burgos se mantuvo el encabezamiento de los (diferentes pero semejantes) impuestos provinciales por municipios. Estos casi siempre arrendaron a particulares esa recaudación junto a la de sus propios impuestos a cambio de la venta en exclusiva de los artículos. En última instancia las diputaciones aprobaban la venta libre que demandaron los empleadores de mano de obra, los productores (sobre todo los vitícolas) y los consumidores⁷.

⁶ ORTIZ DE ORRUÑO LEGARDA, J. M^a.: “Del abrazo de Vergara al Concierto Económico” en A. Rivera (ed.), *Historia de Alava*, San Sebastián, Nerea-Diputación Foral de Alava, 2003. También “Fueros, identidades sociales y guerras carlistas” en L. Castells y A. Cajal (eds.), *La autonomía vasca en la España contemporánea (1808-2008)*, Madrid, Marcial Pons, 2009, pp. 25-52. RUZAFÁ ORTEGA, R.: “Miradas posibles a la última etapa foral: notas para un debate” en L. Castells, A. Cajal y F. Molina (eds.), *El País Vasco y España: Identidades, Nacionalismos y Estado (siglos XIX y XX)*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2007.

⁷ CASTRO, C.: *La revolución liberal y los municipios españoles (1812-1868)*, Madrid, Alianza, 1979. ORTIZ DE ORRUÑO LEGARDA, J. M^a.: “El régimen municipal alavés entre 1800-1876”, *Cuadernos de Sección. Historia-Geografía*, 15 (1990). PORTILLO, J. M^a. y ORTIZ DE ORRUÑO, J. M^a.: “El régimen foral en el siglo XIX. Las juntas generales de Álava entre 1800 y 1877” en *Juntas Generales de Álava. Pasado y presente*, Vitoria-Gasteiz, Juntas Generales de Álava, 2000, pp. 139-204. ROMEO MATEO, M^a. C.: “El legado de 1812 y la ordenación municipal del territorio nacional: liberales y demócratas” en J. Beramendi y X.R. Veiga (eds.), *Poder y territorio en la España del siglo XIX. De las Cortes de Cádiz a la Restauración*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 2014, pp. 158-164.

Dos trazados, sostenidos por sus respectivas empresas, se cruzaron en las provincias de Burgos y Álava en la primera construcción ferroviaria, a partir de la Ley general de 3 de junio de 1855. En un momento anterior se agitaron proyectos, principalmente la denominada Concesión Vascongada, promovida por instituciones vizcaínas. Debía comunicar la frontera francesa con Madrid por San Sebastián, Bilbao, Vitoria, Burgos y Valladolid. Los movimientos de definición generaron nerviosismo. En diciembre el alcalde de Briviesca comunicó al de Miranda de Ebro “los gravísimos perjuicios que se iban a irrogar a todos los pueblos de la parte occidental de la provincia si se llegaba a poner en planta el nuevo proyecto de vía férrea, que por el partido de Belorado parece se quiere dirigir a Haro”. La delegación mirandesa a una reunión en Oña que no hemos podido contrastar pretendía “hacer palpable al Gobierno de S.M. la justicia, la conveniencia y la economía del 1º trazado del Ferro-carril designado por la ciencia en la dirección de Briviesca, Pancorbo y este punto [Miranda⁸]”.

Desvanecida la Concesión Vascongada, se replanteó la línea Madrid-frontera de Irún. Se articuló en cuatro concesiones (Madrid-Valladolid, Valladolid-Burgos, Burgos-Irún y el ramal palentino Dueñas-Alar del Rey) adjudicadas a lo largo de 1856 al Crédito Mobiliario Español (CME), filial del *Crédit Mobilier* francés del grupo Pereire. En sus primeros movimientos, quisieron captar accionistas entre inversores españoles de las provincias de tránsito, pero estos apenas aparecieron. Tuvieron que conformarse con limitadas suscripciones y la adquisición por parte de las instituciones provinciales de acciones u obligaciones, con cuya emisión jugaron en la Bolsa de París mientras el mercado lo permitió. El CME gestionó la construcción hasta enero de 1859, en que se constituyó la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Ambas empresas, CME y Norte, se organizaron con secciones en Madrid y París, y en ambas la sección de París se ocupó de la construcción entre la ciudad de Burgos y la frontera francesa, incluyendo convenios con provincias y localidades y por supuesto contratos de obras y materiales⁹.

Los trabajos más rápidos del ferrocarril del Norte, pese a complicaciones financieras en los primeros años, se desarrollaron en la zona intermedia de su trazado. Para finales de 1860 se inauguró el tramo comprendido entre la localidad

⁸ LARRINAGA RODRÍGUEZ, C.: “La Concesión Vascongada y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)”, *Espacio, Tiempo y Forma (Historia Contemporánea)*, 17 (2005). REYNOSO, M. M.: *Política administrativa del gabinete Bravo Murillo en el ramo de Fomento*, Madrid, Imprenta de Tejado, 1857, pp. 282-290. Acta del ayuntamiento de Miranda de Ebro de 18 de diciembre de 1855.

⁹ TEDDE DE LORCA, P.: “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)” en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Banco de España, 1978, vol. 2, pp. 23-27 y 119-135. CORDERO, R. y MENÉNDEZ, F.: “El sistema ferroviario español” en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España...*, vol. 1, pp. 210-232. GARCÍA GARCÍA, C.: “Intereses públicos, intereses privados: los Pereire y sus aliados españoles (1856-1868)”, *Ayer*, 66 (2007).

abulense de Sanchidrián y la capital burgalesa, que incluía las localidades burgalesas de Villaquirán (Pampliega), Estepar y Quintanilleja. También el ramal palentino entre San Isidro de Dueñas (antes de que emergiera el poblado de Venta de Baños) y Alar del Rey. En julio de 1861 se aprobó la prolongación de la explotación desde Burgos hasta Quintanapalla. El tránsito de los pasos de La Brújula y el desfiladero de Pancorbo complicaron la continuación del ferrocarril del Norte, mediando desestimación gubernamental de una vía provisional en Pancorbo, solicitada por la compañía, que agilizase los trabajos. En mayo de 1862 se abrió a la explotación, sin inauguración oficial, el tramo entre Miranda de Ebro y Alsasua, o lo que es lo mismo, toda la provincia de Álava, con estaciones o apeaderos en Manzanos, Nanclares de Oca, Vitoria, Salvatierra, Araya y la navarra Olazagutía. La compañía dejó en estudio esos años la solicitud de estación en el enclave de La Puebla de Arganzón. A principios del verano de 1862 se abrió a la explotación el tramo Quintanapalla-Miranda de Ebro, que completaba la explotación parcial en las dos provincias estudiadas. Incluía estaciones en Monasterio de Rodilla, Briviesca y Pancorbo. Con las deficiencias que acompañaron a la primera explotación ferroviaria, la apertura total de la línea Madrid-Irún se retrasó hasta agosto de 1864.

Excluido Bilbao del proyecto definitivo del ferrocarril del Norte, a lo largo de 1856 su burguesía mercantil acordó con las élites riojanas un trayecto alternativo entre Bilbao y Tudela, o más exactamente hasta Castejón, donde conectaba con el ferrocarril de Zaragoza. El proyecto bilbaíno se cruzó con el ferrocarril del Norte en Miranda de Ebro y no en Vitoria, posibilidad que contemplaba la ley de definición del ferrocarril del Norte. La decisión envenenó durante algún tiempo las relaciones entre las élites vizcaínas y alavesas. Hecha la concesión en setiembre de 1857, la compañía se constituyó en enero de 1858. La construcción se planteó en dos secciones. En primer lugar, con protesta de los accionistas riojanos, se acometió entre Bilbao y Miranda de Ebro por contrata con la casa británica Thomas Brassey & Co. En la provincia de Álava incluía estaciones en Areta, Llodio, Amurrio, el enclave vizcaíno de Orduña, Lezama, Iñoso, Izarra y Pobes. La segunda sección, entre Miranda de Ebro y Castejón por la ribera derecha del Ebro, atravesaba la localidad burgalesa de Ircio antes de entrar en la provincia de Logroño hacia Haro. Después de un anuncio frustrado en octubre de 1862, se abrió la explotación Bilbao-Orduña en abril de 1863 y la línea completa se inauguró ese setiembre¹⁰.

¹⁰ ORMAECHEA, Á. M^a.: *Ferrocarriles en Euskadi 1855-1936*, Bilbao, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, 1989, pp. 3-166. GONZÁLEZ PORTILLA, M. *et alii*: *Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1995, pp. 95-108. Además, investigaciones propias.

Élites e instituciones intermedias (mirando hacia arriba)

La escala provincial de actuación compartió algunos resortes con la nacional. Los diputados a Cortes, élites de alcance nacional por sus tareas legislativas y sus movimientos cerca de los puntos sensibles del Estado, tenían otra faz ante sus electores en sus distritos o circunscripciones. Sus lealtades sobre el terreno, donde conservaban anclajes (fortuna, prestigio, redes clientelares), les tornan también élites provinciales. También en este ámbito debe observarse a los notables simultáneamente en el ejercicio de cargos públicos y en la defensa de sus intereses económicos. Los intereses inversores e incluso las retribuciones resultan magníficos indicadores para algunos comportamientos.

Algunas personalidades de alcance nacional tejieron parte de su soporte en Álava y en Burgos. Vinculado tanto al fuerismo como al partido moderado y a la camarilla de la Reina Madre, Pedro de Egaña fue el gran muñidor de la escena pública alavesa. Había contraído en 1847 segundas nupcias, con el duque de Riánsares como padrino, con Pascuala de Orive, de familia de Briviesca. Ministro en la Década Moderada, fundador y soporte del periódico madrileño *La España*, tantas veces diputado a Cortes por Álava o el distrito de Vitoria hasta su nombramiento como senador vitalicio en 1863, retornó a mediados de la década de 1860 a la política provincial. En Burgos Pedro Salaverría y Manuel Alonso Martínez, vinculados a la Unión Liberal, en cuyos gobiernos fueron ministros de peso, tuvieron gran ascendente sobre los asuntos de la provincia, que traspasaron a sus hijos y amigos políticos. El primero, diputado a Cortes por otras circunscripciones, había casado en 1846 con la burgalesa Matilde Saiz. En julio de 1858 vio excepcionalmente desestimada por corta mayoría de siete contra cinco votos una propuesta de felicitación de la Diputación Provincial de Burgos por su nombramiento como ministro de Hacienda, por “estar S.E. enlazado con una familia de esta Provincia”. Por su parte el abogado burgalés Manuel Alonso Martínez, dos veces ministro de Fomento, integró el consejo de administración del CME y tuvo intensa relación profesional con el ferrocarril del Norte¹¹.

Ellos y otros representantes políticos tuvieron participación en la definición de la cuestión ferroviaria a su paso por Burgos y Álava. Las relaciones entre las instancias nacionales y las provinciales fueron muy fluidas, y llegaron a adquirir carácter interprovincial. A mediados de 1857, cuando la construcción del ferrocarril del Norte se había estancado, la Diputación General de Álava pidió a otras instancias,

¹¹ URQUIJO, M. (dir.): *Diccionario biográfico de los diputados generales, consultores y secretarios de gobierno de Álava (1800-1876)*, Vitoria-Gasteiz, Diputación Foral de Álava, 2004, pp. 184-194. CASTRILLEJO IBÁÑEZ, F. y FERNÁNDEZ SANCHA, A.: “Los parlamentarios burgaleses. De Cádiz a la Primera República” en P. Carasa (dir.), *Élites parlamentarias de Castilla la Vieja y León en las Cortes Generales (1810-1874)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2014, pp. 115-170. RUZAFÁ ORTEGA, R.: “Entre política y negocios...”. Acta de la Diputación Provincial de Burgos de 18 de julio de 1858.

entre ellas la Diputación Provincial de Burgos, “excite el celo de los Diputados a Cortes por esta provincia, senadores y personas de influencia de la misma que residan en la corte para que gestionen ante los poderes del Estado hasta conseguir desaparezcan los obstáculos que se oponen a la construcción del ferrocarril del Norte”. A lo largo del verano respondieron a su Diputación Provincial los senadores Ramón Santillán y Ramón Varona y los diputados a Cortes Fernando Álvarez, Ángel García Loigorri, Juan Antonio Varona y Victorio Fernández Lazcoiti¹².

Buena parte de los problemas de la compañía del Norte tenían que ver con los proyectos de ferrocarril transpirenaico por los Alduides, el gran factor distorsionador del primer planteamiento ferroviario en la mitad septentrional de España. Las compañías, élites y representantes en Cortes de las zonas vinculadas a los Pereire (Castilla la Vieja, Álava y Guipúzcoa) se enfrentaron a las de las zonas vinculadas a los Rothschild (Navarra, Logroño, Aragón). Burgos y Álava fueron *provincias Pereire*, respaldaron sin fisuras las iniciativas de los agentes de ese grupo financiero-ferroviario y se opusieron a los distintos momentos de trazado alternativo por parte de las *provincias Rothschild* (o de José Salamanca)¹³.

En el peldaño provincial se ofrecía otra perspectiva para que el ferrocarril y lo que representaba se acabase cuanto antes, y a las élites provinciales o comarcales se les reclamó protagonismo, atendiendo a las directrices marcadas desde el centro neurálgico de las decisiones y presionando a las élites locales:

Para conseguir el buen resultado de las suscripciones voluntarias, o la imposición de arbitrios aceptables, fuera oportuno que las autoridades provinciales, los gobernadores civiles, sobre todo, nombrasen comisiones compuestas de personas que por su crédito, actividad, inteligencia e influjo considerasen más aptas para el objeto. Éstas, entendiéndose con otras de iguales circunstancias en las cabezas de partido y en los municipios, podrían en breve tiempo conseguir muchísimo. Y esto que con relación a la cuestión de las vías férreas proponemos, podría también hacerse extensivo a todos los demás adelantos materiales¹⁴.

Los gobernadores civiles, nombrados discrecionalmente por cada nuevo gobierno, dispusieron de las herramientas para conectar intereses nacionales y provinciales. En las provincias vascas y Navarra los aparatos del Estado que representaban tuvieron que compartir presencia pública con las instituciones forales, singularmente con las diputaciones generales. En las de régimen común, tanto las

¹² Actas de la Diputación Provincial de Burgos de 1 de julio y 16 de agosto de 1857.

¹³ VIDAL REICH, E.: *Fronteras y ferrocarriles: génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*, Lleida, Universitat de Lleida, 1999. LARRINAGA RODRÍGUEZ, C.: *Entre Irún y los Alduides: el ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Irún, Casino de Irún, 2002. SUSO ESPADAS, I.: *Alduides versus Roncal. Navarra y los proyectos de ferrocarril transpirenaico*, Pamplona, Universidad Pública de Navarra, 2006. SÁNCHEZ COLLANTES, S.: “La Rioja y el ferrocarril de los Alduides: una ocasión perdida para la economía regional” en J. M. Delgado Idarreta (dir.), *Un viaje sobre raiiles. La Rioja (1863-2013)*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2013, pp. 111-140.

¹⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid), 20-VI-1858.

diputaciones como los consejos provinciales, con pocas competencias, actuaron siempre a iniciativa del gobernador civil (hasta 1849 jefe político), que presidía sus sesiones. Algunos gobernadores civiles jugaron un papel importante en las dos provincias que estudiamos durante los años de la construcción de los tendidos ferroviarios. Un segundón de familia linajuda alavesa, el abogado vitoriano Francisco Otazu Balencegui, ocupó brevemente los gobiernos civiles de Guadaluajara y Vizcaya entre finales de 1857 y mediados de 1858. Antes había ocupado abundantes cargos en la administración periférica del ministerio. Otazu se asentó en el gobierno civil de Burgos durante todo el gobierno largo de la Unión Liberal, desde julio de 1858 hasta mayo de 1863, y desde allí marcó las directrices de la construcción ferroviaria en la provincia. Su habilidad en la obtención de parlamentarios leales al Gobierno resultó manifiesta. Cesante a mediados de 1863, en 1866 fue nombrado comisario regio del Banco de Bilbao¹⁵.

Antonio Fernández de Heredia Valdés, vizconde consorte del Cerro, se repartió más por el territorio. Nombrado gobernador civil de Álava en julio de 1858, al contrario que Otazu en Burgos y desde luego mucho peor asesorado, fracasó estrepitosamente en la labor de obtener diputados a Cortes adictos a la Unión Liberal en los dos distritos alaveses. En noviembre escribía al ministro de Gobernación Posada Herrera:

Para expresar a V. del modo más gráfico posible la causa que ha producido el inesperado resultado que aquí han tenido las elecciones, diré a V. que ha habido una conflagración general carlo-fuerista. Los curas y ultrafueristas predicaban por los pueblos una cruzada contra [Antolín] Udaeta y [Genaro] Echevarría, apellidándoles de herejes y antifueristas (...). El diputado general [Pedro de Varona], con sus consultores y secretaría, que es el sanedrín que le rodea, estaban vendidos en cuerpo y alma a [Pedro] Egaña.

No era el primer gobernador civil que chocaba con las élites fueristas vascas, pero exageraba el componente clerical/carlista. Más bien carecía de los apoyos sociales e institucionales de que gozaba la red de Pedro de Egaña, exitoso en su reelección. A finales de 1859 Josefa Ortés de Velasco, de ilustre familia alavesa que se menciona adelante, escribía burlonamente a su familia guipuzcoana: “No sé cuándo vendrá [su hermano, Ramón Ortés de Velasco Urbina] aquí [a Vitoria] pues este señor Vizconde está muy agarrado aunque siempre están diciendo que le quitan y que va a salir diputado por Asturias”. Las navidades de 1861-1862 Fernández de Heredia pasó del gobierno civil de Álava al de Navarra¹⁶.

¹⁵ Archivo Histórico Nacional (Fondos Contemporáneos-Interior): expedientes personales, legajo 367. Archivo Histórico de Asturias (Fondo Posada Herrera): carpeta 11.376, legajos 5-1 y 5-2.

¹⁶ Archivo Histórico Nacional (Fondos Contemporáneos-Interior): expedientes personales, legajo 168. Archivo Histórico de Asturias (Fondo Posada Herrera): carpeta 11.376, legajo 1 (texto). Carta de Josefa Ortés de Velasco Urbina en Dokuklik, archivo de la Casa de Zavala, sección correspondencia, referencia 56.5, legajo 38.

Le sustituyó en enero otro segundón linajudo, en este caso de una saga de notables leoneses, Luciano Quiñones de León Santalla, procedente del gobierno de Palencia. Desde aquel puesto había asistido a la inauguración en mayo de 1861 de las obras del ferrocarril de Palencia a Galicia por León. Tomó posesión en marzo de 1862, coincidiendo la erección de la diócesis de Vitoria y con la entrada en funcionamiento del ferrocarril del Norte a lo largo de la provincia. En abril su cuñado Joaquín del Pino pasó a formar parte del remodelado consejo de administración de la compañía. Ocupó el cargo hasta septiembre de 1863, en que se le nombró gobernador civil de Vizcaya, y luego de otras provincias. En su hoja de servicios, en un momento de interrupción a la altura de marzo de 1866, se apuntaba que “ha desempeñado varias comisiones gratuitas y honoríficas entre ellas visitar dos veces en Biarritz a los Emperadores de Francia, a nombre de SS.MM. y del Gobierno”¹⁷.

La compañía del Norte se movió con gran habilidad entre las élites provinciales de su trazado. En ese ámbito se impuso a cualquier otra compañía con que compitiese. Disponía de una red de corresponsales que facilitaron las tareas comerciales. Con la incorporación de notables a su negocio, Norte consiguió que éstos ensanchasen los intereses de la compañía a lo largo del territorio. Ni Álava ni Burgos incorporaron notables de su procedencia al consejo de administración, como hicieron las élites vallisoletanas (los hermanos Semprún) y guipuzcoanas (Fermín Lasala y José Manuel Brunet). Pero los notables alaveses y burgaleses atendieron con prontitud todas las cuestiones relacionadas con este ferrocarril, poniendo a su disposición las instituciones que controlaban y sus bien diferentes recursos y capacidades. Menos suerte tuvo la compañía del Bilbao-Tudela, como veremos, en su trato con las autoridades alavesas y burgalesas, y no porque sus directivos no reclamaran atenciones.

Los notables alaveses y sus instituciones provinciales dedicaron la primera mitad de 1857 a combatir, además del proyecto por los Alduides, el trazado de Bilbao por Miranda de Ebro. La estrategia, defendida exitosamente por Pedro de Egaña en Madrid, consistía en que no se obligase a la Diputación alavesa a subvencionar el ferrocarril si no pasaba por Vitoria, aunque atravesara territorio alavés. Desde febrero el diputado general Pedro de Varona reunió una comisión sobre ferrocarril compuesta de seis padres de provincia del entorno de Egaña. Eran notables perfectamente reconocibles en el entramado socio-político provincial, por descontado hacendados rurales y en varios casos profesionales del Derecho. Se trató de los dos Ortés de Velasco (el senador vitalicio Iñigo, marqués consorte de la Alameda, falleció a mediados del año siguiente y heredó el título su hijo Javier, exteniente

¹⁷ Archivo Histórico Nacional (Fondos Contemporáneos-Interior): expedientes personales, legajo 412/1. Biografías del padre y hermanos en CARASA, P. (dir.): *Diccionario Biográfico de Parlamentarios de Castilla la Vieja y León en las Cortes Generales (1810-1874)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2014, pp. 1.768-1.791.

de diputado), el prestigiosísimo Fausto Otazu (hermano mayor del gobernador civil de Burgos 1858-1863), el exdiputado general y exgobernador civil de Álava (repetiría posteriormente) Benito M^a Vivanco, el consultor de la Diputación Blas López y el célebre tradicionalista Valentín de Verástegui. Desde mayo incorporó al selecto grupo a otras personalidades alavesas con gran futuro. Se trató del exalcalde de Vitoria (y banquero local del CME entre 1858 y 1861) Luis de Ajuria, el futuro alcalde de Vitoria y posterior padre de provincia Ladislao de Velasco, el futuro diputado general Ramón Ortiz de Zárate y el todavía segundo consultor (tras Blas López, fallecido en 1861) de la Diputación Mateo Benigno de Moraza. Éste ejerció como abogado a sueldo del Norte, y su influencia se dejó sentir en la benigna relación de la empresa con el contratista del trozo Nanclares de Oca-Vitoria, Vidal de Arrieta, futuro alcalde de la ciudad¹⁸.

La primera atención que las compañías ferroviarias, y desde luego la del Norte, requirieron a los notables y las instituciones provinciales fue la adquisición directa de acciones. Las necesidades de capital eran cuantiosas, en medio de las dificultades de la crisis financiera de 1857. Desde mediados de ese año hasta mediados de 1858 los Créditos Mobiliario francés y español prestaron singular atención a las dos provincias vascas en detrimento de las castellanas, Burgos entre ellas. Las obras, pese a reclamaciones, apenas avanzaron:

En Castilla, ¿qué sucede entretanto? ¿Continúan o no las obras? No lo podemos decir de fijo; no obstante, si damos crédito a los rumores que circulan y que han admitido algunos periódicos, debemos creer que no se traen los rails, no se contratan las traviesas que ya hubieran podido haberse comenzado a sentar, y que no se adoptan disposiciones para adelantar la abertura de la vía férrea; y parece que el Crédito Mobiliario ocupa con preferencia todas sus fuerzas en las Provincias Vascongadas. El esfuerzo de Guipúzcoa y Álava ha dado un golpe fatal a todos los intereses de las Castillas puesto que atrasa para ellas el día tan deseado en que se debe abrir la vía férrea. En tales circunstancias, ¿qué deben hacer las provincias castellanas? ¿Quejarse al Gobierno? ¿Pero contra quién y por qué? El Crédito Mobiliario ha llenado todos sus compromisos. Guipúzcoa y Álava han fomentado sus propios intereses¹⁹.

¹⁸ URQUIJO, M. (dir.): *Diccionario biográfico...* RIVERA, A.: "Vitoria y el ferrocarril. Una relación difícil" en J. M^a. Beascoechea (coord.), *El ferrocarril y Vitoria-Gasteiz. Haciendo ciudad*, Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2008, pp. 19-41. Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajos 185/4, 426/22 y 156/6. El servicio de banca del ferrocarril del Norte en Vitoria lo contrató el CME con Luis de Ajuria y José Luciano Marcó hasta que en 1861 el ingeniero jefe de la construcción del Norte propuso su sustitución por el futuro gerente del Banco de Vitoria (1863), José M^a Villahoz, "a causa de que el servicio financiero en aquella plaza no se llena de la manera que fuera de desear" y el consejo de la ferroviaria lo transmitió al Crédito, "de cuya exclusiva incumbencia es este asunto". Actas de la reunión de Madrid del consejo de administración de la compañía del Norte de 28 de febrero de 1860 y 9 de abril de 1861. Sobre Moraza como abogado a sueldo, actas de 10 de julio, 25 de agosto y 29 de diciembre de 1863.

¹⁹ Reclamaciones en actas de la Diputación Provincial de Burgos de 22 de marzo, 20 de abril, 1 de julio y 16 de agosto de 1857. También en Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajos 185/4 y 426/22. *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid), 4-VII-1858.

Las élites guipuzcoanas y alavesas, en constante comunicación entre sí, implicaron a sus respectivas instituciones forales en la adquisición de acciones de la compañía del Norte. Dentro de las lógicas fueristas consiguieron, siempre lo hicieron, que las juntas generales respaldasen antes y después su propósito de subvencionar. Los respectivos convenios se prepararon en paralelo a las suscripciones de acciones. Guipúzcoa firmó a finales de diciembre de 1857 un primer convenio de adquisición de acciones a cambio de que la compañía de los Pereire avanzara en la construcción en suelo guipuzcoano. En enero de 1858 el diputado general guipuzcoano comunicó a su homólogo alavés el acuerdo con el CME. Ese mismo mes se ofrecieron desde Álava unas bases siguiendo el modelo, con una oferta de adquisición de acciones por 5 millones de reales para facilitar las obras entre Miranda de Ebro y Vitoria, que la empresa de los Pereire amplió hasta 8 millones incluyendo el trazado por el resto de la provincia, hasta el límite con Navarra. La principal preocupación de la comisión ferroviaria alavesa aquella primavera era separar los momentos de la construcción en la provincia en beneficio de la capital. En palabras del diputado general Varona, que “ejecutada primero la de aquí a Miranda de Ebro ofrezca la ventaja constituir a Vitoria en cabeza de línea durante el tiempo que sea necesario para realizar la obra del trozo de camino desde Vitoria a Guipúzcoa”.

Con Ladislao de Velasco (autor del folleto *El ferrocarril de Bilbao, considerado con relación a los intereses de Vizcaya y Álava*, 1857) y Ramón Ortiz de Zárate como apoderados de la Diputación, el convenio se firmó a finales de abril de 1858, aunque la sección parisina del Crédito Mobiliario español reprochó a sus colegas de Madrid que la oferta “ne sois pas très élevé”. En Álava se quiso imitar la exitosa iniciativa guipuzcoana de aquel invierno, que recaudó 35 millones de reales entre casi mil quinientos suscriptores de acciones de Norte. El intento fracasó, y los notables alaveses y su Diputación general tuvieron que acudir a sus ingresos ordinarios (“hasta el [punto] de emplear fondos de los productos del almacén de tabaco”) o al préstamo para atender a sus compromisos con Norte. La Diputación General de Álava cobró los dividendos de su aportación, mientras la compañía del Norte los retribuyó, en los plazos previstos. Vendió sus últimas acciones en la Bolsa de París en 1875, en plena guerra carlista²⁰.

Tras el ascenso de la Unión Liberal al gobierno el verano de 1858, desde distintas instancias se inició una campaña para que las localidades de las provincias de régimen común, y por ende sus élites locales, dedicaran el 80% de los ingresos obtenidos en la venta de los bienes de propios recién desamortizados a la adquisición de capital en las compañías ferroviarias. Fue particularmente activa

²⁰ Entreveramos informaciones procedentes de actas de la reunión de París del consejo de administración de la compañía del Norte (reproche en sesión de 26 abril de 1858), distintos archivos guipuzcoanos y Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajos 156/6, 426/22, 596/4 y 2545/10 (venta de 1875).

en las provincias castellanas de tránsito del ferrocarril del Norte. En la provincia de Burgos el ayuntamiento y la junta de comercio de la capital y la Diputación Provincial crearon, excitados por el gobernador civil Francisco de Otazu, una comisión tripartita “para activar los trabajos de la línea férrea que debe atravesar esta provincia”. Por ello, La Diputación Provincial de Burgos creó ese agosto una comisión “que proponga si convendrá a la provincia interesarse en el ferrocarril del Norte y si tomando acciones ya obligaciones o de otra manera”²¹.

La campaña se reanudó la primavera de 1859. El consejo de administración de la ya constituida compañía del Norte “se ocupa de la conveniencia de interesar a los pueblos de las provincias de Ávila, Valladolid, Palencia y Burgos en las obligaciones del camino de hierro del Norte”. La empresa, como explicó Albert Broder, ya no buscaba accionistas en España. Los gobernadores civiles de esas cuatro provincias recibieron una circular del ministro de Gobernación, José Posada Herrera, para que, en palabras del de Burgos, “coopere a que esta Corporación, el Ayuntamiento y personas de prestigio de la provincia influyan a que los Ayuntamientos inviertan, no desatendiendo sus obligaciones, parte del producto de los bienes de propios en obligaciones del Ferro-carril del Norte, como lo desea la compañía del mismo”. La Diputación burgalesa, considerando el fracaso de las gestiones del año anterior, propuso que el gobernador reuniese a los alcaldes de las localidades cabeza de partido judicial y otros (dos más por partido) para coordinar esa pretensión, “con encargo de que la elección recaiga en personas de posición y influencia y que sean, si es posible, vecinos de los pueblos de más representación”²².

Los resultados fueron muy desiguales. En el partido judicial de Villarcayo (archivo de las merindades, que incluye actas del ayuntamiento) no hay constancia de reunión. En el partido judicial de Miranda de Ebro debió de haber reunión el tres de julio y se eligieron dos representantes que acompañarían al alcalde de Miranda (Pancorbo y La Puebla de Arganzón, por otra fuente) a la reunión provincial. Conocemos mejor los resultados de la reunión convocada por el alcalde de Burgos ese mismo día entre los alcaldes de su partido judicial, a la que faltaron bastantes. Los de los pueblos más interesados “por su situación y otras circunstancias”, pugnaron por tener representación en esa reunión superior. Por votación se decidió que los alcaldes de Arcos y Tardajos (derrotando a los de Quintanapalla y Santa Cruz de Juarros) acompañaran al de Burgos a la reunión provincial²³.

²¹ Archivo Municipal de Burgos: legajo 18/610. Acta de la Diputación Provincial de Burgos de 5 de agosto de 1858. El ayuntamiento de Miranda de Ebro y sus mayores contribuyentes (actas de 13 y 28 de setiembre de 1858), preocupados por su déficit, dieron largas, y seguramente esa fue la tónica general.

²² Actas de la reunión de Madrid del consejo de administración de la compañía del Norte de 18 de abril, 23 de mayo y 3 de junio de 1859. Acta de la Diputación Provincial de Burgos de 25 de junio de 1859.

²³ Acta del ayuntamiento de Miranda de Ebro de 4 de julio de 1859. Archivo Municipal de Burgos: legajo 18/623.

En la reunión del 8 de julio en la capital burgalesa, presidida por el gobernador Francisco de Otazu, estuvieron presentes los diputados provinciales, representaciones de los ayuntamientos de once de las doce cabezas de partido judicial (de ellos nueve alcaldes, faltó representación de Roa) y de otros veintidós ayuntamientos de la provincia (Oña, Poza de la Sal, Espinosa de los Monteros, Pampliega...). Pese a la intención de las autoridades provinciales, primó la división de opiniones. El alcalde de Castrojeriz expuso que la mayoría de alcaldes de su partido se oponían “al pensamiento aquí emitido”, pero el representante de Pampliega, del mismo partido judicial pero en el trazado de Norte, mostró plena disposición. Llamativamente, por la distancia al tendido, el alcalde de Villarcayo afirmó que los pueblos de su partido estaban también dispuestos a invertir. Finalmente se decidió que cada cabeza de partido volviera a convocar una junta de ayuntamientos que nombrara comisionados para otra de alcance provincial que resolvería “el modo y forma de la citada inversión previo examen de las garantías que ofrece la empresa²⁴”.

A finales de julio de 1859 el alcalde de Burgos volvió a reunir a los representantes de su partido judicial, y allí se presentaron ofertas de entre el 20 y el 40% del producto de los bienes de propios, muy lejos de las pretensiones gubernamentales y de la compañía del Norte. Cinco pueblos se negaron a contribuir, y otros simplemente no tenían fincas de propios. Para una nueva reunión provincial eligieron a los alcaldes de Quintanadueñas y de Tardajos²⁵. No tenemos noticia de otras reuniones comarcales, pero sí los datos de la reunión provincial celebrada el 21 de setiembre de 1859. De nuevo presidida por el gobernador Otazu y por dos diputados provinciales, acudieron representaciones de ocho partidos judiciales. Los de Villarcayo y Aranda de Duero remitieron sus (para nosotros desconocidas) actas y el alcalde de Belorado ofició que en aquel partido no se había resuelto nada. No aparece mención al partido judicial de Villadiego. Como conclusiones, que la mayoría de ofertas eran condicionadas y “la total negativa de muchos pueblos a destinar cantidades”.

Una comisión de la Diputación Provincial quedó encargada de continuar la tramitación, pero el asunto se saldó con un fracaso de liderazgo de las élites provinciales sobre las locales. Sólo los pueblos cercanos al trazado se interesaron, y bastante menos de lo previsto. El propósito de dedicar a obras públicas el producto de la venta de los propios se reorientó hacia caminos provinciales y municipales. Acerca del ferrocarril, en los meses siguientes la Diputación apremió a la compañía del Norte a que acabase el tramo Valladolid-Burgos en plazo y denegó subvención a la compañía Bilbao-Tudela. Las relaciones entre las élites provincia-

²⁴ Acta de la Diputación Provincial de Burgos de 8 de julio de 1859. También Archivo Municipal de Burgos: legajo 18/623.

²⁵ Archivo Municipal de Burgos: legajo 18/623.

les burgalesas y Norte no debieron de ser especialmente buenas, como plantea la siguiente objeción, el verano de 1861, ya iniciada la explotación parcial allí:

El objeto de esta sesión se dirigía a dar cuenta al Cuerpo provincial de que el arco de triunfo que en honor de S.M. la Reina se había acordado erigir en la estación de Pampliega no se consentía por los empleados de la compañía colocarle como generalmente acontece ocupando la vía, sino a un costado y fuera de ella²⁶.

Élites e instituciones intermedias (mirando hacia abajo)

Las élites provinciales cumplieron otras funciones de apoyo a las obras ferroviarias iniciadas en ambas provincias. Facilitaron a las compañías, mientras se ultimaban los planos y eran aprobados por el Gobierno, listados de propietarios susceptibles de expropiación de terrenos y contactaron con las autoridades locales para todo tipo de eventualidades. Las compañías presionaron para que los acomodados dieran ejemplo. Los encargados de las compañías no fueron bien recibidos de ordinario. Mucho menos si pretendieron iniciar trabajos que afectaran a las tierras cultivadas. Si no las atemperaron las instituciones públicas, el acuerdo con propietarios y colonos para las tasaciones y escrituraciones estuvo trufado de tensiones. En las ciudades, donde el ferrocarril se adelantó a los ensanches, tuvo más repercusión socio-económica, ya que las compañías resultaron agentes activos de la urbanización y del mercado inmobiliario. El desencuentro acompañó las relaciones entre urbanismo y ferrocarril²⁷.

En asuntos tan espinosos, que acabaron bastantes veces en los tribunales, pusieron a prueba su prestigio los notables. A principios de octubre de 1856, en plena crisis de subsistencias, el consejero del Crédito Mobiliario Juan Guillermo O'Shea pidió al alcalde de Burgos que se fijase cuanto antes la indemnización de los expropiables "que tuviesen menos exigencias a fin de inducir a los demás para que les imiten". El alcalde Timoteo Arnáiz se comprometió a buscar "el asentimiento de algunos terratenientes". Ese mismo mes en Vitoria la junta de labradores, que agrupaba a los propietarios bajo el patrocinio de San Isidro, tuteló la elaboración de la relación de terrenos que "ha de ocupar el camino de hierro y en cuya operación deberá expresarse con toda claridad la extensión de los terrenos, nombres y apellidos de los que las labran y de los sujetos a quienes pertenezcan en propiedad".

²⁶ Actas de la Diputación Provincial de Burgos de 21 de setiembre de 1859, 26 de marzo y 8 de mayo de 1860 y 6 de agosto de 1861 (Pampliega). Sobre caminos provinciales y municipales, de 6 de diciembre de 1861 y 10 de mayo y 2 de noviembre de 1862. En sesión del 25 de noviembre de 1861 el ayuntamiento de Miranda de Ebro señala que la oferta de la Diputación Provincial era para caminos a estaciones de ferrocarril.

²⁷ En Burgos y Vitoria las estaciones fueron horizonte de los ensanches, según SANTOS GANGES, L.: *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007, especialmente pp. 224-225. Del mismo, *Burgos y el ferrocarril. Estudio de geografía urbana*, Burgos, Dossoles, 2005.

El ingeniero del Norte en Miranda de Ebro, Léon Durand, escribía en diciembre al diputado general de Álava que “me sea permiso esperar que S.S. empleará su alta influencia para hacer comprender a las autoridades locales que, en las obras de grande utilidad pública, su papel debe ser de mediadores, para arreglar amigablemente los intereses de sus vecinos en las empresas, y ayudar a éstas en cuanto se pueda conciliar con una buena justicia”. Desde el verano de 1857 la Diputación General alavesa reunió a propietarios y aleccionó a alcaldes. El verano de 1858 el ingeniero del Norte en Vitoria explicaba al diputado general de Álava las dificultades para llegar a un acuerdo con los propietarios de entre Vitoria y Salvatierra:

La opinión que tengo formada de la imposibilidad de conseguir una avenencia, se funda particularmente en que me consta que los dueños de los terrenos pretenden exigir una tasación tan elevada como fue la de Nanclares a ésta [Vitoria], y sin que quiera poner en duda la buena voluntad del perito que la Diputación se había servido designarme para la representación de la Sociedad [Crédito Mobiliario, todavía] en aquella parte, V.S. comprenderá perfectamente que debo oponerme por todos los medios a que vuelvan a cometerse en las demás porciones del camino errores tan grandes y tan lastimosos como los que entonces tuvieron lugar²⁸.

La compañía del Bilbao-Tudela fue muy agresiva en sus primeros movimientos sobre terrenos de los municipios. El otoño de 1859 sus subcontratistas irrumpieron en la zona noroccidental de Álava. Las élites e instituciones forales alavesas profesaban abierta animadversión al proyecto desde su arranque, como señalamos. “En la tarde de este día se me han presentado diferentes capataces, que han dicho ser ingleses, encargados del cuidado de los trabajadores en el ferrocarril, solicitando mi permiso para trabajar en terreno de la comunidad y yo les he contestado que no le concedo sin previa tasación”, escribía en octubre a la Diputación el alcalde de Amurrio.

La compañía buscó la complicidad del gobierno civil para que sancionara los hechos consumados de la ocupación de terrenos. También en este punto chocó Antonio Fernández de Heredia con la Diputación General de Álava, que le reconvinó:

En esta provincia no se ha dado al nº 1 del art. 20 de la ley gral. de ferrocarriles la interpretación que le atribuye el director gerente de la compañía concesionaria de la vía de Tudela a Bilbao. Dicho artículo, al hablar de los terrenos de dominio público, no comprendió ni pudo comprender otros que los

²⁸ Archivo Municipal de Burgos: legajo 18-617 (la cita en la segunda pieza). Archivo Municipal de Vitoria: legajo 24/002/013. Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajos 185-4 y 426-22. Al mencionado contratista alavés entre Nanclares y Vitoria, Vidal de Arrieta, la construcción del ferrocarril le sirvió de trampolín hacia las élites alavesas. Al poco participó en la creación del Banco de Vitoria, en el negocio del ensanche vitoriano (calle del Arca, hasta la estación) y llegó a alcalde de esa capital. No tenemos espacio para desarrollar su aventura regional junto a otros notables alaveses, para financiar el proyecto de ramal Crispijana-Izarra, que comunicaría en suelo alavés los ferrocarriles de Irún y Bilbao.

pertenecientes a la nación o al Estado, en cuyo nombre el Gobierno de S.M. hace las concesiones de los caminos de hierro.

La institución foral alavesa aprovechó la oportunidad de comparar. “La compañía concesionaria de la vía férrea del Norte ha satisfecho puntual y religiosamente y sin observación alguna, todos los terrenos que ha ocupado en suelo alavés”. Finalmente la Real Orden de 25 de abril de 1860 dio la razón a los municipios y la Diputación alavesa y estableció que “si para la ejecución del ferrocarril de Tudela a Bilbao fuere necesario ocupar algunos terrenos de aquella clase, habrán de guardarse para ello las solemnidades prescritas”. Es decir, procedimiento de expropiación forzosa, tasación e indemnización. En el momento de acusar recibo de aquella orden, el gerente de la compañía, Pablo de Epalza, lamentaba “que habitantes, propietarios de la misma [provincia, Álava] pongan embarazos a la construcción de las obras con pretensiones exorbitantes, colocando a la Empresa en la necesidad de acudir a las autoridades superiores”.

En el área de Miranda de Ebro el gobernador Francisco de Otazu autorizó los trabajos antes de la formalización de las tasaciones primero a Norte y después a la Bilbao-Tudela. El invierno de 1861 esta última designó sus peritos tasadores y por su parte los propietarios de Miranda, Ircio y Haro eligieron a quien había representado a los primeros ante la compañía del Norte, Manuel García Muñoz. Ante el desencuentro en las tasaciones, previa delegación de las partes el gobernador nombró un tercero en discordia, Ignacio Robles. En otros lugares (Salvatierra) esa designación acabó ante tribunales. La clasificación de tierras de 3ª clase realizada por Robles no satisfizo a los propietarios mirandeses, reunidos en comisión con aval de su ayuntamiento, quienes reclamaban una clasificación de 2ª clase, mejor remunerada²⁹.

La cuestión de las indemnizaciones por terrenos ocupados se solapó, sobre todo en las pequeñas localidades, con otras de repercusiones comunitarias, el aprovechamiento de materiales de construcción en lugares de titularidad municipal y la intercepción de servidumbres. Destrozos, enturbiamientos, cegamientos de cauces, cierres ineficaces y otras actuaciones defectuosas encolerizaron a los vecindarios. Con poblamiento disperso, los pequeños núcleos que componían los itinerarios rurales corrían riesgo de quedar aislados, como algunos del municipio alavés de Nanclares de Oca en abril de 1859:

De aquí el que el pueblo de Nanclares esté ya incomunicado con los términos mencionados de Almoreta, Arrate, Cirbuguti, Carcagua, las Peñuelas y el Piellaguete y que esté ya experimentando las consecuencias de una transformación tan poco meditada, y la cual va a ser la causa de que se abandone el cultivo de la más escogida porción del Distrito.

²⁹ Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajo 321-12. Archivo Municipal de Miranda de Ebro: legajo 129-5.

Las soluciones más habituales fueron los caminos laterales y los pasos a nivel, que las empresas ferroviarias regatearon como entorpecimiento a la explotación futura, en general con apoyo de las autoridades nacionales y provinciales. El ingeniero del Norte en Vitoria apuntó a finales de 1858 que los entendía “en número enteramente comparable, por kilómetro, a los que se han reservado en el camino del Norte de Francia, cuya dirección cruza comarcas de las más ricas y pobladas de dicho Imperio”. Los descontentos y las negociaciones se multiplicaron. La casuística es amplia. Algunos accesos se pusieron en valor si tuvieron quien los defendiera. El otoño de 1860 la empresa del Norte consiguió de la estatal junta consultiva de caminos la reducción de 30 a 25 pasos a nivel entre el confín de la provincia de Valladolid y la estación de Burgos. Sin embargo el ayuntamiento burgalés salvó la denominada senda de los alfareros porque afectaba al punto de reparto de aguas, “establecido por cantidades de tiempo algunas muy limitadas y contadas tanto de día como de noche” de varias huertas y jardines.

Para municipios menores la solución era el favor de autoridades superiores. Las élites provinciales respaldaron las reclamaciones de las localidades atravesadas por el Bilbao-Tudela. El gobernador civil de Burgos consiguió, recién empezada la explotación, un camino lateral en Miranda de Ebro hasta El Pradillo y Los Linares. El gerente de la compañía destacaba ante la Diputación General de Álava que “el alcalde de Lezama ha sido entre todos los de la línea del Ferro Carril el que ha puesto más inconvenientes y ocasionado mayores obstáculos que ningún otro”. La compañía no gozaba del favor de las élites provinciales, y eso les suponía quebraderos que en otros lugares les solucionaban. El municipio alavés consiguió en su intrincada negociación con la compañía, también a finales de 1863, un informe favorable del arquitecto provincial de Álava:

La empresa del ferro carril ha suprimido pasos importantes y dejado sin salida trozos grandes de desmonte; y los que se han colocado, están de tal modo que más son alcantarillas de las barrancas que cruza la vía que para paso, ni de ganado ni de personas (...). Opino que se decida por el ingeniero encargado del gobierno de la inspección de esta vía o su delegado si son o no exactas las faltas que se anotan³⁰.

La gran cantidad de quejas de los pueblos alaveses empujaron a la empresa del Norte y a la Diputación General de Álava, en un modelo de colaboración bien distinto, a pactar una comisión central para las reclamaciones de las comisiones locales sobre servidumbres y caminos interceptados. La formaron entre mayo de 1859 y fines de 1860 los notables Fausto de Otazu, Ladislao de Velasco y Dionisio Ruiz de Arcaute. Consiguieron muchos acuerdos con el ingeniero del Norte

³⁰ Archivo Municipal de Burgos: legajos 18-603, 18-608 y 18-619. Actas del ayuntamiento de Miranda de Ebro de 5 de octubre y 2 de noviembre de 1863. Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajos 426-22, 321-12 (Lezama) y 321-18, entre muchos (de los pueblos de Arrastaria, Pobes en Ribera Alta, de Rivabellosa en Ribera Baja...).

en Vitoria, Arthur Des Orgeries, quien al poco sería director de explotación de la compañía. “Excusan los que suscriben esta breve reseña de sus trabajos, manifestar a V.S. las dificultades con que han tropezado para conciliar las exageradas pretensiones de los pueblos con la resistencia de la empresa a causar mayores obras y gastos”, señalaban los notables argumentando su dimisión cuando la empresa ferroviaria obtuvo del Gobierno, rompiendo acuerdos, una Real Orden que prohibía pasos a nivel a menos de dos mil metros entre sí. Todavía en 1862 las hermandades de Asparrena y San Millán pidieron reposición de un paso a nivel que impedía acceso a los pastos de verano en las parzonerías de Encía y Urbasa³¹.

Compañías y contratistas tuvieron que abastecerse de materiales de construcción sobre el terreno, en parajes que frecuentemente les eran ajenos, y no fueron demasiado cuidadosos. Su táctica consistió en comenzar la extracción y aguardar a que los interesados contactasen. Los propietarios particulares de canteras o bosques llegaron a acuerdos mercantiles ordinarios, pero en el caso de bienes comunales volvieron los tiras y aflojas que ya se han mencionado. Las élites provinciales mediaron también aquí para facilitar el acceso a piedra, maderas, argomales, arenas y gravas. “V.S.Y. sabe las exigencias de los pueblos, y que han querido imponer al contratista de las obras el pago hasta de las arenas de los ríos”, se quejaba en setiembre de 1860 el gerente del Bilbao-Tudela al diputado general de Álava, también peor tratada en este aspecto³². Desgraciadamente en el espacio de un artículo no pueden atenderse estos pormenores locales, ni los pequeños pero significativos controles de las autoridades provinciales sobre cortas locales de madera para su venta a contratistas del ferrocarril que los demandaban, ni el trato variable tanto en el tiempo como entre las dos provincias en los portazgos de los caminos a los arrieros con materiales para las obras.

Conclusiones

Al margen de diferencias político-administrativas, principalmente la singularidad foral alavesa frente al régimen común burgalés, los comportamientos de las élites provinciales ante los agentes constructores del ferrocarril fueron semejantes en ambos casos. Si acaso, la provincia foral dispuso de más recursos institucionales y económicos para poner a disposición de quien sus élites quisieron (mucho más el ferrocarril del Norte, mucho menos el Bilbao-Tudela). En ambas provincias presidían la vida social los hacendados rurales con buenos contactos y acceso a los cargos públicos. En general, las élites provinciales atendieron los requeri-

³¹ Actas de la comisión central alavesa en Archivo Municipal de Vitoria: legajos 24/002/041 y 24/002/042. Este archivo conserva las actas de las comisiones locales de toda la provincia. Casos y correspondencias en Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajo 426-22. El caso de 1862 en legajo 46-4. Extensa reclamación a la compañía del Norte, implicando al gobernador civil de Burgos, en acta del ayuntamiento de Miranda de Ebro de 26 de junio de 1862.

³² Entre mucha documentación, texto en Archivo del Territorio Histórico de Álava: legajo 321-15.

mientos de las élites de alcance nacional, apoyaron todo tipo de necesidades de la construcción y mediaron ante las élites y autoridades locales para que siguiesen la misma conducta.

Con la construcción ferroviaria se pusieron en práctica fórmulas de co-gestión y co-participación en las que aparecieron, con las limitaciones características de la sociedad de notables de mediados del siglo XIX, los marcos liberales de representación política y territorial. Ambas élites provinciales defendieron sus marcos restringidos de decisión, localizados en las capitales y a beneficio de éstas. En la provincia de Burgos se puso en práctica un modelo de comunicación entre las élites provinciales (diputados provinciales, gobernador civil) y las élites locales de los partidos judiciales. Los intereses de los propietarios agrarios, cruciales en la organización social de dos provincias de interior, siempre fueron escuchados. Asimismo, se normalizó el recurso a instancias judiciales para los sectores sociales con capacidad para acometerlo.

Reducido el encorsetamiento de jerarquías muy persistentes, se percibe una cierta apertura de las relaciones con dependientes, con trabajadores y empresarios de la construcción y con la población común. Aunque la interlocución de las élites provinciales con los agentes de las compañías concesionarias y/o contratistas de las obras fue habitual, sólo en el caso alavés miembros de la élite provincial (Luis Ajuria, Vidal de Arrieta, Mateo de Moraza) participaron en el negocio constructor mismo. Algunas élites locales tuvieron participaciones indirectas, pero requerirían tratamiento específico.