



Comunicaciones y transporte marítimo en tiempos de Pandemia. 1918

Eduardo J. Alonso-Olea^a

(a) *Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación. UPV/EHU*

Recibido el: 1 de diciembre de 2020; aceptado el 15 de diciembre de 2020

PALABRAS CLAVE

Gripe española.
Transportes.
Navegación marítima.
Bizkaia.

Resumen:

En este texto se trata de relacionar la Pandemia de 1918, especialmente su segunda oleada de otoño de 1918, con la red de comunicaciones. Analizamos no sólo las comunicaciones marítimas sino la red general de transporte. La red por la que transmitió la enfermedad. No analizamos únicamente el volumen de tráfico de los distintos medios de transporte (barcos, ferrocarriles...). El análisis se hace en el contexto del desarrollo económico del momento y de las consecuencias de la Primera Guerra Mundial en la economía y sociedad de Bizkaia.

© 2021 Academia de Ciencias Médicas de Bilbao. Todos los derechos reservados.

GILTZA-HITZAK

Espainiar gripea.
Garraioak.
Itsas nabegazioa.
Bizkaia.

Komunikazioak eta itsas garraioa Pandemia garaian. 1918

Laburpena:

Testu hau 1918ko pandemia, batez ere 1918ko udazkeneko bigarren olatua, komunikazio sarearekin lotzen saiatzen da. Itsas komunikazioak ez ezik, garraio sare orokorra ere aztertzen dugu, gaixotasuna transmititu zenuen sarea. Garraio bide desberdinen (itsasontziak, trenbideak...) trafikoko bolumena ez dugu soilik aztertzen. Analisia momentuko garapen ekonomikoaren eta Lehen Mundu Gerrak Bizkaiko ekonomian eta gizartean izan zituen ondorioen testuinguruan egiten da.

© 2021 Academia de Ciencias Médicas de Bilbao. Eskubide guztiak gordeta.

KEYWORDS

Spanish flu.
Transport.
Maritime navigation.
Bizkaia.

Communications and maritime transport in times of Pandemic. 1918

Abstract:

This text seeks to link the 1918 Pandemic, especially its second wave of autumn 1918, to the communications network. We analysed not only maritime communications but also the general transport network. The network through which he transmitted the

disease. We do not only analyse the volume of traffic of the various means of transport (ships, railways...). We analyse in the context of the economic development of the moment and the consequences of the First World War on the economy and society of Bizkaia.

© 2021 Academia de Ciencias Médicas de Bilbao. All rights reserved.

Introducción

La pandemia de gripe española de 1918-1919 ha sido un obvio referente para el análisis de lo que cabía –y cabe– esperar al respecto de la Pandemia de la covid-19. Nunca desde entonces una enfermedad había asolado a todo el planeta en tan breve lapso de tiempo, aunque afortunadamente por lo menos de momento, no ha supuesto un record en mortalidad.

En este apartado vamos a plantear un breve análisis de un factor evidente en cualquier pandemia como es su vector de transmisión; no nos referimos desde luego a su aspecto médico, sino a su aspecto más directo; en cómo se pudo transmitir una enfermedad de unos contagiados a otros por medio de los medios de transporte de la época. En 2020 los puertos no han sido un factor relevante en la extensión de la covid-19, puesto que en el siglo XXI el transporte aéreo es el más utilizado por pasajeros en medias y largas distancias. En 1970 todo el sector aéreo transportó a 310 millones de pasajeros, mientras que en 2018 lo hizo con 4.233 millones de pasajeros¹. En 1918 el transporte aéreo estaba en mantillas, siendo en el año siguiente, en 1919, cuando se fundó la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo en La Haya, antecedente de la actual IATA, configurada tras las Segunda Guerra Mundial.

Pero no nos despistemos, en 1918 el principal medio de transporte de media y larga distancia no era ni mucho menos el aéreo, sino que era el marítimo. Una tupida red de comunicaciones marítimas surcaba los siete mares, con millares de buques con pasajeros y/o carga que enlazaban los puertos del mundo. O de casi todo el mundo, porque hay un factor muy a tener en cuenta a la hora de ver las circunstancias en que se desarrolló la pandemia de 1918, como fue la Primera Guerra Mundial en sus momentos finales. En efecto, como veremos, aunque España fue un país neutral la Gran Guerra tuvo un efecto inmediato en el desarrollo de la economía española y más en concreto en la vasca.

Objetivo

En las páginas que siguen veremos los principales factores que incidieron en las comunicaciones

en general, y en el tráfico marítimo en particular, como elemento explicativo de la extensión por el País Vasco de la pandemia de gripe de 1918, la conocida como “gripe española”. Veremos cual fue el movimiento del puerto de Bilbao, el principal con diferencia del País Vasco, y por lo menos haremos alguna aproximación cuantitativa al movimiento de pasajeros por transporte ferroviario y de tranvía (tanto urbano como interurbano), tomando como referencia igualmente a Bilbao como nudo de comunicaciones por su densidad de tejido ferroviario. Por Vitoria atravesaba, y atraviesa, la línea férrea de Madrid a la frontera francesa, pero como vía de extensión de la segunda oleada de la pandemia de 1918, la que más afectó al País Vasco y en la que nos vamos a concentrar, la comunicación entre la frontera y Bilbao, y luego hacia Santander, hasta el resto de la Cornisa Cantábrica, parece más relevante².

Fuentes

Era costumbre en la prensa local indicar ofertas de fletes de mercancías, o de espacio para pasajeros en buques que saldrían hacia diferentes puertos indicando fechas o periodicidad. También lo fue anunciar los buques entrados y salidos por el puerto, con su destino o procedencia, nacionalidad, así como su carga. Sin embargo, uno de los efectos de la guerra y en concreto del desarrollo de la guerra submarina por el alto mando alemán, fue que esa información fuese desapareciendo de la prensa para no dar pistas a los espías que todos los contendientes tenían en la villa y alrededores. Así, el 3 de noviembre de 1914 se anunció que habían entrado la víspera tres navíos españoles (uno cargado con piedra y los otros dos con cal) y salido cuatro, tres españoles y otro inglés, dos en lastre y dos con carga general. Sin embargo, desde mediados de marzo de 1917 ya sólo indicaron el número de buques salidos, su nacionalidad y la carga, pero ni su nombre ni su destino ni procedencia. La declaración alemana de guerra submarina de ese mes, a la que se adhirió Austria-Hungría, no sólo implicaba el torpedeamiento de buques aliados o neutrales – que considerasen contrabando– con destino a las potencias aliadas, sino también el

¹Datos oficiales procedentes del Banco Mundial. (datos.bancomundial.org)

²Sobre las principales líneas de transmisión de la enfermedad, vid. Anton Erkoreka, La pandemia de gripe española en el País Vasco (1918-1919), Bilbao: Museo Vasco de historia de la medicina y de la ciencia, 2006.

³La orden gubernativa prohibía la publicación de noticias sobre: “la cuestión militar, los movimientos de tropas, las Juntas de Defensa, los manifiestos y proclamas societarias, los mítines y huelgas, los movimientos de buques de guerra, los torpedeos de buques nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales, las exportaciones y tampoco están permitidos los comentarios sobre la guerra”. En *El Noticiero Bilbaíno* desde junio de 1917 fueron muchos los días en que se publicó esta advertencia, al tiempo que se quejaba de lo absurdo que resultaba depender de la copia de informaciones sobre la guerra procedentes de los países beligerantes. La advertencia que copiamos corresponde a la edición de 29 de junio de 1917. Sin embargo, estas medidas de censura no evitaron que las navieras incluyesen esquemas en los medios de prensa del momento haciendo relación de los muertos, como los 14 que hubo en los hundimientos de los vapores Cristina, Carasa y Serantes, de la Naviera Vascongada, publicada en *La Tarde*, el 13 de septiembre de 1918.

bombardeo de poblaciones costeras, como sucedió en ese mismo mes en Bayona. En junio de 1917 ya se estableció la censura al respecto de, entre otras cosas, las exportaciones³, por lo que la prensa como medio de información de las comunicaciones marítimas entre Bilbao y otros puertos, fueran de países beligerantes o no, nos está vedada.

Aunque no tenemos el detalle, día a día, de qué buques salieron y/o entraron, sí tenemos referencias estadísticas tanto de la Junta de Obras del Puerto como de la Cámara de Comercio de Bilbao, en donde se indican datos de evidente utilidad para nuestro objetivo⁴.

Los datos de otros medios de comunicación, como el ferrocarril, no son completos porque no hay datos completos en ningún lugar. Eso sí, hay algunos trabajos que nos permiten obtener noticias de utilidad⁵ para, por lo menos, hacernos una idea de la importancia del transporte ferroviario en cuanto a volumen y su posible papel en la extensión de la enfermedad. Además, como citaremos oportunamente, hay otras vías de obtención de datos como la prensa de la época y algunas fuentes estadísticas (como censos o padrones) que nos permitirán poner en el contexto al lector.

Resultados: Transporte marítimo y pandemia

Vamos a detenernos en un medio de transporte del momento más utilizado en medias y largas distancias, y que precisamente en esos años de la Primera Guerra Mundial supuso la diferencia entre la victoria y la derrota, como es el marítimo.

A la hora de ver los medios de transmisión de la pandemia de 1918 habría que diferenciar olas y momentos, que se hace en otros apartados de este volumen, por lo tanto, nos vamos a concentrar en las comunicaciones marítimas en 1918, año en que se desarrollan las dos primeras oleadas de la pandemia, la primera en primavera y la segunda en otoño de ese año.

Si bien en la primera, de primavera de 1918, parece que la vía de penetración al País Vasco fue desde el sur, y con poca incidencia por demás⁶, en cambio la de otoño fue sin duda la que más gol-

peó al País Vasco y procedió, al parecer, del sur de Francia. En efecto, parece que en septiembre pasó la frontera, momento muy apropiado puesto que, por una parte, terminaba el verano y sabido es que Donostia era una ciudad muy vinculada al turismo y que solía acoger visitas reales en el mes de agosto y principios de septiembre, y, además, tenemos que en esos momentos finales de la Guerra Mundial se estaba intensificando el transporte de tropas entre los Estados Unidos y las costas de Gran Bretaña y Francia. Quedaba, y lo veremos más tarde, el propio movimiento del puerto de Bilbao, como otro punto de acceso de la pandemia.

Si era un secreto el movimiento de buques en un puerto neutral como era Bilbao, o por lo menos sujeto a evidente discreción, no podría ser de otra forma los buques aliados, aunque sí nos podemos hacer una idea del frenético movimiento que supuso el envío de millones de soldados norteamericanos (más el de buques mercantes naturalmente) desde Estados Unidos hacia Francia y Gran Bretaña, y su regreso con heridos. Es conocido el barco *Leviathan* (un transatlántico alemán botado como "Vaterland"), que, durante meses, estuvo haciendo viajes de ida y de vuelta desde Hoboken, frente a Manhattan, a Brest⁷. Durante la primavera y el verano de 1918 el *Leviathan* promedió 27 días para el viaje de ida y vuelta. Era capaz de llevar hasta 12.000 soldados (más 2.000 tripulantes) en cada viaje, por lo que se calcula que en los meses que mediaron entre la entrada de Estados Unidos en la Guerra y el Armisticio, poco más de un año, sólo este buque transportó 200.000 personas.

Por supuesto en medio de un flujo de mercancías derivado, en gran parte, de la coyuntura bélica.

El puerto de Bilbao tuvo en 1918 un importante movimiento de buques, con un total de 4.730 buques entrados y 4.365 salidos. Con un movimiento estacional más abundante hasta finales de verano mientras que desde septiembre su tendencia fue al descenso; seguro que no sólo por efectos de la pandemia –sobre todo en su segunda oleada– sino también a los efectos de los últimos compases de la guerra y el comienzo de la difícil paz que se avecinaba.

⁴ Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, *Memoria comercial del año 1918*, Bilbao: Sucesores de Aldama, 1919, Junta de Obras del Puerto de Bilbao, *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos durante el año de 1918*, Bilbao: Verdes, 1919.

⁵ Por ejemplo, Manuel Gonzalez Portilla (Dir.), *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo* (economía, población y ciudad), Bilbao: Fundación BBV, 1995.

⁶ Vid. Erkoreka, *La pandemia de gripe española en el País Vasco* (1918-1919).

⁷ Vid. William Emmet Moore y James Clayton Russell, U. S. official pictures of the world war, showing America's participation; selected from the official files of the War department with unofficial introductory photographs, Washington, D.C.: Pictorial Bureau, 1920.

Meses	Buques Entrados			Buques salidos		
	Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total
Enero	254	82	336	214	168	382
Febrero	317	90	407	121	176	297
Marzo	300	91	391	184	297	481
Abril	234	94	328	161	283	444
Mayo	414	94	508	154	259	413
Junio	357	95	452	161	203	364
Julio	363	120	483	196	227	423
Agosto	358	118	476	187	207	394
Septiembre	243	107	350	179	157	336
Octubre	265	90	355	159	133	292
Noviembre	249	81	330	164	119	283
Diciembre	225	89	314	125	131	256
Total	3.579	1.151	4.730	2.005	2.360	4.365

Tabla 1. Movimientos de buques entrados y salidos por el Puerto de Bilbao. 1918. (nº). **Fuente:** elaboración propia sobre Junta de Obras del Puerto de Bilbao. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos durante el año de 1918.* Bilbao: Verdes, 1919.

Este movimiento de buques había supuesto superar en más de 400.000 toneladas el movimiento total del puerto del año 1917, aunque ese dato es un tanto engañoso puesto que como el principal tráfico del puerto era la exportación del mineral de hierro, era realmente en esta mercancía en donde se había aumentado de forma evidente el tráfico, quedando otros muy por debajo de lo movido en 1917. La importación de carbón del extranjero se había reducido casi en un tercio, pero por cabotaje se había compensado largamente; es decir, el carbón británico estaba siendo sustituido cada vez en mayor medida por el asturiano. El mineral de hierro embarcado se elevó en más de 300.000 toneladas⁸ entre un año y otro, por lo que al ser la principal mercancía del puerto

su aumento suponía un acrecentamiento del tráfico, mientras que la carga general se mantuvo, más o menos, constante.

En todo caso, viendo el asunto en perspectiva, el descenso de la exportación de mineral ya se arrastraba desde comienzos de siglo (justo cuando se dio el máximo de la producción minera⁹), por lo que, aunque en ese ejercicio de 1918 se elevó la exportación –frente a 1917– se aprecia claramente en el Gráfico 2 que la tendencia era hacia la baja. Las importaciones se comportaron mejor, elevándose levemente desde 1913. A pesar de todo, sólo los buques salidos hacia Inglaterra cargados de mineral fueron, en 1918, 869¹⁰, el 43% del total de los buques salidos con carga en ese año.

⁸De 2.038.207 Tm. a 2.367.470 Tm., resultando 329.263 Tm. más en 1918 que en 1917, aunque en cabotaje se redujo en unas 4.000 toneladas. Vid. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos durante el año de 1918.*

⁹Vid. Manuel González Portilla, *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, 2 vols., San Sebastián: Haranburu, 1981, Manuel Montero, *La California del hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya, Bilbao: Beitia, 1995.*

¹⁰El dato procede de: Cámara Oficial de Comercio, *Memoria comercial del año 1918.* P. XLI.

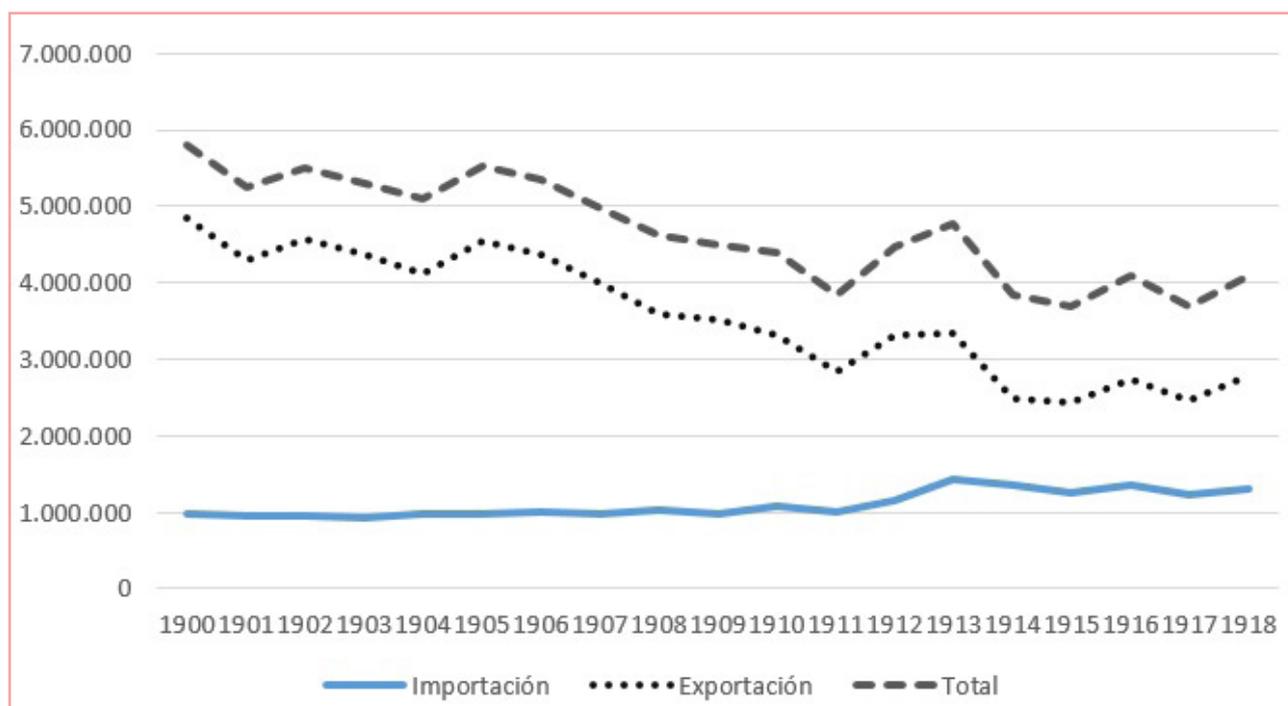


Figura 1. Movimiento del puerto de Bilbao. 1900-1918. (Tn.).

Las importaciones aumentaron con dificultad desde el Reino Unido o Francia ya que con el comienzo de la guerra sometieron a su comercio exterior, lógicamente, a un férreo control fijando precios y mercancías que se podían o no se podían exportar. Al entrar en la guerra los Estados Unidos, en abril de 1917, se vieron todavía más limitadas, por lo que creció proporcionalmente más el transporte en cabotaje. Muestra de ellos es que, como hemos mencionado, en volumen la partida más importante fue el carbón (asturiano) que alimentó los hornos de las empresas vizcaínas cada vez en mayor cantidad¹¹, pero sin llegar al nivel de las mercancías entradas en 1913.

A pesar del fuerte aumento de la actividad que experimentó la economía local con la neutralidad, significó la pérdida de tráfico en el puerto. Frente a las 4.700.000 toneladas movidas en 1913, en 1918 se llegaron hasta las 4.100.000 toneladas (otra cuestión es el valor de las mismas). Los problemas de las exportaciones o de las escasas importaciones de Gran Bretaña y, con la entrada de Estados Unidos en el conflicto, la dificultad para encontrar buques con

mercancía de entrada y salida, hizo que parte del tráfico se desviase hacia Barcelona¹². No es extraño que en el movimiento portuario bilbaíno se notasen los efectos de la guerra. Por una parte, los movimientos hacia y desde Alemania o Austro Hungría desaparecieron; y con Francia o Inglaterra, los principales puntos con los que se comerciaba no sólo fue un problema el desarrollo desde comienzos de 1917 la guerra submarina sino las dificultades para conseguir mercancías¹³ debido a que sus prioridades, lógicamente, fueron las derivadas de su consumo de guerra. Eso sí, Gran Bretaña fue el principal cliente del hierro vizcaíno y de otras mercancías, muy en segundo plano, como las 26.000 toneladas de cebollas o las 312.000 de naranjas remitidas desde Bilbao¹⁴. Los problemas de fletes, no su falta sino su escasez en la plaza¹⁵, hicieron que muchos de los 234 buques matriculados en Bilbao en ese año buscasen carga en muchos y alejados puertos. No quiere decir esto que utilizaran el puerto bilbaíno escasos buques españoles, todo lo contrario, sino que los buques de matrícula bilbaína tuvieron que buscar mercados fuera de la plaza.

¹¹El efecto del incremento de precio del carbón mineral tuvo como efecto un aumento del uso de carbón vegetal, que aunque también aumentó de precio porque igualmente aumentó su exportación, tenía como ventaja que se producía en un entorno local-regional. El encarecimiento del carbón mineral por efecto de la guerra submarina, en la primavera de 1917, obligó a algunas empresas a cerrar hornos y acentuar la política de electrificación. Vid. Eduardo J. Alonso Olea, Erro Gasca, Carmen, Arana Pérez, Ignacio, *Santa Ana de Bolueta, 1841-2016. Renovación y supervivencia en la siderurgia vizcaína.*, 2 ed., Bilbao: Santa Ana de Bolueta, 2016., p. 211.

¹²Cámara Oficial de Comercio, *Memoria comercial del año 1918*, p. XLVI.

¹³De ahí la importancia de los buques salidos en lastre.

¹⁴Cámara Oficial de Comercio, *Memoria comercial del año 1918*, p. 72.

¹⁵Un problema que lastró la actividad marítima desde Bilbao fue la imposición británica de precios, por lo que hubo empresarios mineros que prefirieron almacenar existencias antes que malvenderlo, o buscar otros mercados, como el norteamericano –mientras fue neutral– para compensar la mengua del mercado tradicional como fue el británico.

Años	Españoles	Belgas	Daneses	Holandeses	Franceses	Ingleses	Noruegos	Suecos	Griegos	Rusos	Otros	Totales
ENTRADOS												
1914	2.118	16	5	35	49	277	121	28			110	2.759
1915	2.526	17	6	10	89	207	156	22	7	9	36	3.085
1916	2.803	19	32	3	49	229	248	46			51	3.480
1917	2.676	5	34	4	19	422	142	13	30	4	7	3.356
1918	4.108		64		57	376	191	88	24	8	8	4.924
SALIDOS												
1914	2.006	16	5	36	33	269	123	32			103	2.623
1915	2.358	15	5	14	75	206	158	17	7		30	2.885
1916	2.683	21	38	2	75	254	241	47			47	3.408
1917	2.743	5	32	3	13	404	150	11		1	33	3.395
1918	4.253		48	3	52	363	187	71			42	5.019

Tabla 2. Movimiento de buques por nacionalidades en el Puerto de Bilbao. 1914-1918. **Fuente:** Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Memoria comercial del año 1918*. Bilbao: Sucesores de Aldama, 1919, p. 200.

La falta de tonelaje disponible empujó a las navieras vascas a encargar buques en los astilleros locales, que en ese año de 1918 entre los entregados y en grada trabajaron en más de 30 buques. Esta demanda también empujó a la configuración de nuevas

sociedades dedicadas a suministros navales o a ferrocarriles, como Talleres Ibaizabal¹⁶. En todo caso, 1918 supuso un nuevo récord no sólo en el número de sociedades fundadas sino en los capitales empleados.

Años	Nª sociedades	Capital social
1913	70	14.419.098
1914	39	11.538.873
1915	56	7.860.950
1916	94	34.915.874
1917	135	164.022.474
1918	220	427.409.539

Tabla 3. N° y capital empleado en la constitución de sociedades mercantiles en Bizkaia. 1918. (pts.). **Fuente:** Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Memoria comercial del año 1918*. Bilbao: Sucesores de Aldama, 1919, p. XVII.

Parte de este importante capital era una reinversión de los cuantiosos beneficios que, sobre todo, algunos sectores obtuvieron durante y de la guerra. El

caso más claro lo tenemos en las navieras o las siderometalúrgicas, que obtuvieron unas rentabilidades más allá de toda previsión.

¹⁶En realidad, fruto de la fusión de empresas previas, como Chávarri, Petrement y Cía. y Llona y Cía., junto con otros partícipes. Algo parecido con Industrias Textiles del Yute, fruto de la fusión de empresas del sector.

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Bancos	10%	10%	12%	21%	32%	22%	10%	10%
Navieras	8%	68%	104%	67%	68%	34%	16%	4%
Siderometalúrgicas	12%	14%	17%	120%	17%	12%	19%	9%
Químicas, papeleras y cementos	3%	2%	9%	14%	15%	12%	17%	14%
Servicios	5%	4%	5%	4%	9%	7%	3%	5%
Máq. Herram. Sum. ind. Bienes equipo	4%	7%	10%	18%	14%	6%	8%	6%
Constructoras e inmobiliarias	4%	1%	2%	3%	10%	7%	5%	10%
Alimentación	6%	7%	11%	8%	15%	12%	9%	9%
Transportes	4%	5%	5%	6%	6%	8%	8%	7%
Eléctricas	7%	7%	7%	8%	9%	9%	10%	10%
Textiles	2%	5%	6%	12%	0%	9%	15%	0%
Míneras y canteras	2%	4%	6%	10%	18%	18%	3%	1%
Astilleros	2%	2%	3%	5%	14%	7%	14%	15%
Artes gráficas	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%
Varios	7%	11%	12%	7%	31%	37%	8%	15%
Total	6%	16%	31%	31%	33%	20%	13%	8%

Tabla 4. Rentabilidad* de las sociedades anónimas domiciliadas en Bizkaia por sectores (1914-1921). **Fuente:** Elaboración propia sobre las liquidaciones de la Tarifa 3ª de Utilidades. AHFB (*Archivo Foral de Bizkaia*): Administrativo, Hacienda, Utilidades, cajas 420 a 545. *La rentabilidad se calcula como proporción de los beneficios obtenidos en un ejercicio sobre el capital desembolsado más las reservas de ese mismo ejercicio.

Como vemos en la Tabla 5, la subida del pago de dividendo fue muy importante en el caso de las navieras, mientras que los ferrocarriles vieron descender sus dividendos, debido a la fuerte elevación de los costes, sobre todo el carbón. Las siderometalúrgicas, por el

contrario, a pesar de que también les afectó la carestía del combustible y del mineral (que también subió mucho de precio), fueron capaces de repercutirlo en sus precios --más fácilmente de forma que multiplicaron casi por 11, sus dividendos, entre 1917 y 1918.

	1917	1918	Diferencia
Compañías navieras	54.861.625,00	116.536.236,22	61.674.611,22
Compañías de ferrocarriles	3.925.687,60	3.234.949,44	-690.738,16
Compañías bancarias	5.250.000,00	9.549.868,15	4.299.868,15
Compañías mineras.	7.439.985,10	17.107.794,45	9.667.809,35
Compañías sidero-metalúrgicas y derivadas	1.961.206,56	21.391.188,83	19.429.982,27
Compañías eléctricas	3.371.597,07	4.624.326,04	1.252.728,97
Compañías explotadoras de negocios de aguas	88.850,00	146.326,78	57.476,78
Compañías de industrias varias	10.233.201,83	10.147.257,14	-85.944,69
Total	87.132.153,16	182.737.947,05	95.605.793,89

Tabla 5. Dividendos repartidos por las Sociedades anónimas domiciliadas en Vizcaya en 1917 y 1918, y su diferencia. (pts.). **Fuente:** Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Memoria comercial del año 1918*. Bilbao: Sucesores de Aldama, 1919, p. 288.

La pandemia podía ser extendida por medio de los buques, pero es evidente que el mineral de hierro o el carbón no contagiaban la gripe. Lo hacían --y lo hacen-- las personas. Así que además de ver el número de buques cuyas tripulaciones eran vectores de la enfermedad también lo hacían los pasajeros. Bilbao no

fue un gran puerto de pasajeros, pero aún así también salían y entraban navíos con pasajeros, por lo que hemos de ver el número de personas que fueron migrantes en ese momento. Los inmigrantes procedentes de América fueron, en 1918, 720 personas (453 varones y 267 mujeres) y emigraron a América desde el puerto

de Bilbao un total de 1.268 personas (839 varones y 429 mujeres). Luego quedaban por contar, aunque no tenemos el dato, los entrados y salidos por barcos de cabotaje.

Luego por supuesto nos quedan las comunicaciones terrestres, por carretera y por ferrocarril. Al respecto del transporte por carretera, además de los vehículos particulares que, ya desde 1902, se comenzaron a matricular en Bizkaia¹⁷, había otros todavía con tracción animal, pero hasta diez años más tarde, en 1928, no habrá un servicio regular entre Bilbao y Donosti a cargo de la empresa Automóviles Vascongados (formada como filial por Ferrocarriles Vascongados).

Por lo tanto, el medio transporte terrestre más importante del momento era el ferroviario, siendo Bilbao un eje evidente de comunicaciones con sus conexiones ferroviarias hacia Santander, León (La Robla), Madrid (con dos servicios diarios en ambas direcciones) y Donostia¹⁸ (con su prolongación hacia la frontera francesa). Y además, naturalmente, los servicios de cercanías o de vía estrecha (Bilbao-Portugalete, Bilbao-Las Arenas-Plentzia, Bilbao-Lezama, Amorebieta-Gernika y Pedernales) e incluso los tranvías (tanto urbanos como interurbanos¹⁹).

En esos años no tenemos muchos datos de volumen de viajeros agregados, pero sí tenemos de algunas compañías, que nos pueden resultar de interés. El ferrocarril de Bilbao a Portugalete transportaba alrededor de 1,5 millones de viajeros al año, un poco más que el ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plentzia. El Ferrocarril de La Robla, en ese año de 1918, además de transportar un record de toneladas de carbón (500.000 tn.), fue utilizado por más de 300.000 viajero²⁰. Además, los tranvías que cubrían ambas márgenes (Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta, y el de Bilbao a Santurtzi) transportaron casi 10,5 millones de viajeros²¹. Por último, sólo el Tranvía Urbano de Bilbao, en 1918 transportó a 5.713.205 viajeros²². Esta cantidad no es desde luego despreciable, puesto que da una media, en relación con los habitantes que en ese momento tenía Bilbao, de 53 viajeros por habitante²³.

En definitiva, tenemos a Bilbao inmerso en una densa red de comunicaciones marítimas y terrestres que sin duda facilitó la extensión y el contagio de la gripe española, en un momento especialmente convulso para la política y la economía del momento. Y no sólo encontramos que las personas se trasladaron, sino que hubo actividades que sin duda facilitaron ese contagio, además de las más obvias como es el trabajo, en eventos como el promovido por la Diputación para rogar a la Virgen de Begoña su intersección para luchar contra la enfermedad, que congregó a miles de vizcaínos el 28 de octubre²⁴, con lo que seguro que salieron más infectados de los que llegaron.

Conclusiones

La pandemia de gripe de 1918, la conocida como gripe española, tuvo una sucesión de oleadas, pero la que afectó en mayor grado al País Vasco fue sin duda la segunda, como ocurrió en todo el occidente europeo. Su origen y sobre todo su expansión estuvo claramente vinculada a los sucesos de la Primera Guerra Mundial (movilización de millones de soldados agrupados en cientos de cuarteles y miles de kilómetros de trincheras, transportados en malas condiciones por una densa red de comunicaciones).

En el País Vasco la vía de entrada preferente parece que fue la frontera francesa y su comunicación, por un lado, con la costa cantábrica por ferrocarril y/o carretera y, por otro, con Madrid por el eje ferroviario que comunicaba la capital con la frontera francesa. Al ser Bilbao un puerto importante en la línea de la costa desde aquí se extendió hacia otros lugares, como Santander, y a espacios más lejanos por medio de los pasajeros y tripulantes de los buques que salieron del puerto, en cantidad no despreciable como hemos indicado.

La velocidad de transmisión de la pandemia estuvo en proporción con los medios de transporte de la época, Si la Peste Negra de 1348-49 tardó más de un año de llegar desde China al sur de Italia (punto desde el que parece se extendió por el resto de Euro-

¹⁷El primer vehículo matriculado en Bizkaia lo fue por Salustiano Mogrovejo, un Delahaye, en marzo de ese año de 1902. Hasta diciembre se matricularon otros tres. Para fines de 1918 se habían matriculado poco más de 1.000 vehículos en Bizkaia. Vid. Dirección General de Tráfico, Primeros vehículos matriculados en España, Madrid: Ministerio de la Gobernación, 1968. Entre 1914 y 1918 se matricularon 961 vehículos en el País Vasco, 1.060 si incluimos Navarra.

¹⁸Esta línea, en realidad, es la suma de varias compañías previas que explotaban distintas líneas: Bilbao-Durango, Durango-Zumárraga, Múzaga-Elgoibar, Elgoibar-San Sebastián. Vid. Pedro Alberto NOVO LOPEZ, La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y ordenación del territorio, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995. En 1906 se constituyó como Ferrocarriles Vascongados, como fusión de tres compañías distintas: la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya que disponía de las siguientes líneas: Bilbao a Durango y ramal a Dos Caminos de 34,107 km, abierto el 1 de julio de 1882; y la línea Durango a Elorrio y Arrazola de 15,223 km, abierta el 16 de julio de 1905. La Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga y ramal a Elgoibar, que explotaba la línea Durango a Zumárraga y ramal a Carquizano, de 52,044 km, abierta el 26 de agosto de 1889, y la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, explotadora de la línea Elgoibar a San Sebastián de 52,858 km, desde el 1 de enero de 1901.

¹⁹Realmente era tan interurbano el Tranvía de Bilbao a Santurtzi (el primero en ser electrificado en España), como el de Bilbao a Begoña, en un momento en que Begoña era una anteiglesia. Desde 1925 Begoña (y Deusto) desapareció como entidad siendo anexionada por la Villa.

²⁰Vid. Javier Fernandez López y Carmelo Zaita, El ferrocarril de La Robla, Madrid: Aldaba Ediciones, 1987., p. 239.

²¹Gonzalez Portilla, Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad), p. 512.

²²Gonzalez Portilla, Op. Cit. Tabla 5.4, p. 498.

²³Para tener una idea de comparación, en 2019 Metro Bilbao, en las estaciones urbanas de Bilbao, transportó 49 millones de viajeros, con una media de viajeros por habitante de 142.

²⁴El Noticiero Bilbaino, 26 de octubre de 1918.

pa), en 1918 transcurrieron semanas –la pandemia de la covid-19 tardó días en saltar de su punto de origen en China– para que llegase desde el medio oeste americano a los campos de batalla europeos. La línea de comunicación es difícil de precisar puesto que el tráfico marítimo del momento en el Atlántico se concentraba sobre todo por medio de convoyes para evitar la guerra submarina alemana; pero sólo con el caso del *Leviathan* tenemos un evidente vector de contagio, un buque que hacía un viaje en menos de un mes de ida y de vuelta, con miles de soldados hacinados en sus bodegas. Eso sin contar los centenares de buques mercantes que comunicaban ambas orillas del Atlántico. Por supuesto. Bilbao, como puerto neutral, participó de ese tráfico. En primer lugar, sus empresas navieras o de astilleros se beneficiaron de la coyuntura que demandaba productos y, por otra parte, con más de 4.700 buques que entraron o salieron durante el año 1918 – sólo entre marzo y diciembre casi 4.000 – fue un agente activo en el con-

tagio de la *gripe*. Además, hay que tener en cuenta que desde fines del siglo XIX se articuló como un eje de comunicaciones por ferrocarril, con las líneas de largo y corto recorrido, y carretera por lo que las posibilidades de contagio se multiplicaron. Su red de transporte público, los tranvías, seguro que colaboró en los contagios, y ya hemos visto que la cantidad de pasajeros no fue pequeña. Además, actos y rogativas colectivos, como el organizado por la Diputación en la Basílica de Begoña no hicieron más que aumentar el riesgo de contagio.

Conflictos de interés

Este capítulo de Eduardo Alonso, forma parte de la actividad del Grupo de investigación consolidado del Sistema Universitario Vasco, ref. IT 1263-19 y del Proyecto “Biografía colectiva y análisis prosopográfico más allá del Parlamento”, (ref. PGC2018-095712-B-100), financiado por Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.

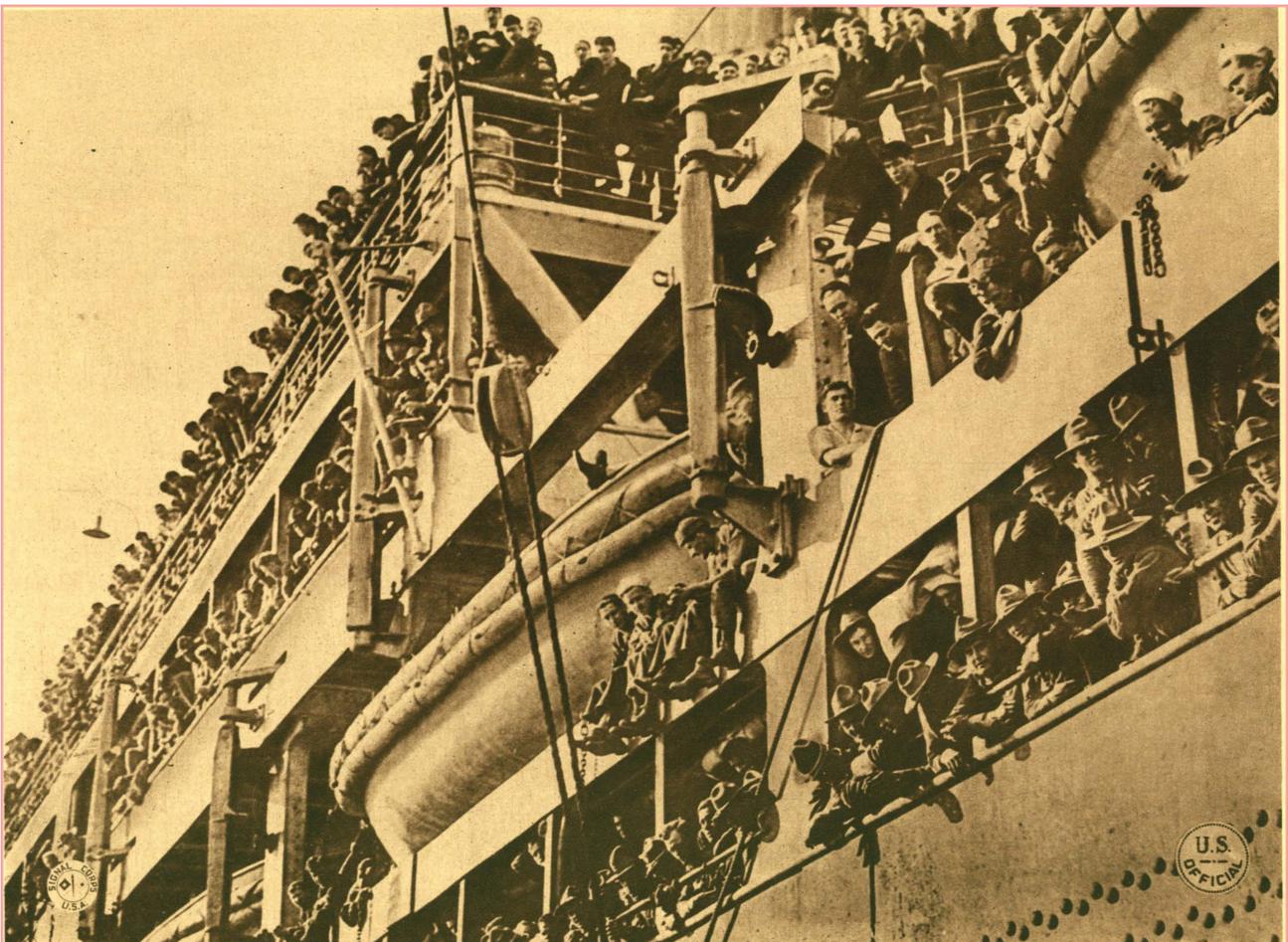


Figura 2. El «Leviatán», que transportaba 12.000 soldados, 4.000 marineros, 200 enfermeras de la Cruz Roja y 700 oficiales, venía a anclar en el ajetreado puerto de Brest cuando esta foto fue tomada. **Fuente:** MOORE, William Emmet, y RUSSELL, James Clayton. *U. S. official pictures of the world war, showing America's participation; selected from the official files of the War department with unofficial introductory photographs.* Washington, D.C.: Pictorial Bureau, 1920.



Figura 3. Fotografía aérea del puerto de Brest, repleto de buques en 1918. Fue aquí donde 791.000 soldados yanquis pisaron por primera vez suelo francés. **Fuente:** MOORE, William Emmet, y RUSSELL, James Clayton. *U. S. official pictures of the world war, showing America's participation; selected from the official files of the War department with unofficial introductory photographs.* Washington, D.C.: Pictorial Bureau, 1920.

Bibliografía

1. Alonso Olea, Eduardo J., Erro Gasca, Carmen, Arana Pérez, Ignacio. *Santa Ana de Bolueta, 1841-2016. Renovación y supervivencia en la siderurgia vizcaína*. 2ª ed. Bilbao: Santa Ana de Bolueta, 2016.
2. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Memoria comercial del año 1918*. Bilbao: Sucesores de Aldama, 1919.
3. Dirección General de Tráfico. *Primeros vehículos matriculados en España*. Madrid: Ministerio de la Gobernación, 1968.
4. Erkořeka, Anton. *Una nueva historia de la gripe española. Paralelismos con la covid-19*. Pamplona/Iruña: Lamiñarra, 2020.
5. Fernández López, Javier, y Zaita, Carmelo. *El ferrocarril de La Robla*. Madrid: Aldaba Ediciones, 1987.
6. González Portilla, Manuel. *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*. 2 vols. San Sebastián: Haranburu, 1981.
7. González Portilla, Manuel (Dir.). *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*. Bilbao: Fundación BBV, 1995.
8. Junta de Obras del Puerto de Bilbao. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos durante el año de 1918*. Bilbao: Verdes, 1919.
9. Montero, Manuel. *La California del hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*. Bilbao: Beitia, 1995.
10. Moore, William Emmet, y Russell, James Clayton. *U. S. official pictures of the world war, showing America's participation; selected from the official files of the War department with unofficial introductory photographs*. Washington, D.C.: Pictorial bureau, 1920.
11. Novo López, Pedro Alberto. *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y ordenación del territorio*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995.