Aproximación a la política ferroviaria de Navarra. Los enlaces ferroviarios con el área cantábrica

OLGA MACÍAS*

INTRODUCCIÓN

BND

Hablar de las comunicaciones ferroviarias de Navarra, supone hacer el análisis de un proceso en el que las iniciativas foráneas consiguieron desbancar aquellos proyectos navarros que perseguían el desarrollo de las líneas principales a través de su territorio. Sin embargo, no podemos achacar esta actuación al desinterés de los organismos políticos y económicos navarros. Los pasos seguidos en pro de la construcción de la línea de los Alduides, o la búsqueda de una conexión en ancho viario de la baja Navarra con los grandes mercados consumidores, son un claro ejemplo de la política ferroviaria seguida por las instituciones navarras.

Como más adelante podremos comprobar, los objetivos perseguidos para crear una red ferroviaria partiendo de una iniciativa navarra, fracasarán ante la construcción de las primeras líneas generales que articulan los nuevos puntos de organización económica. Sin embargo, esto no fue óbice para que amplios territorios de Navarra no se vieran beneficiados por los nuevos trazados ferroviarios. Con la construcción de las líneas férreas Madrid-Irún y Madrid-Zaragoza, la Ribera Navarra quedaba comunicada, desde el punto de vista ferroviario, con los ejes principales de la economía española. La conexión de la Ribera con la red general que se estaba construyendo, favoreció la comunicación con Madrid, eje central de la incipiente estructura ferroviaria, al igual, que se sentaron las bases de un contacto más directo con los mercados y puertos guipuzcoanos y vizcaínos, y por último, se dejaban abiertas las puertas para el desarrollo de unas mayores relaciones con el área mediterránea a través del valle del Ebro. De este modo, Alsasua y Castejón se constituyeron en las terminales de un tráfico ferroviario que actuó como impulsor y canalizador de la producción agrícola tanto de la Ribera como de zonas limítrofes hacia nuevos y tradicionales mercados tales como Vizcaya o

* Departamento de Historia Contemporánea. U.P.V./E.H.U.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

Guipúzcoa. El trazado que comunica la Ribera con el área cantábrica puede que no sea el más adecuado para conseguir un tráfico fluido entre ambas zonas, sin embargo, la necesidad de dar una salida a los excedentes agrícolas y la naturaleza de mercado único de estos productos conferida a Guipúzcoa y a Bilbao, potencian unas relaciones comerciales complementarias que beneficiaron a todos los que en ellas tomaron parte. A pesar de las dificultades que un trazado largo supone, con la construcción del ramal entre Castejón y Alsasua, Pamplona quedó enlazada a través del valle del Ebro con Logroño, Zaragoza y Barcelona, mientras que por Alsasua accedía a Bilbao[1]. Por último, la construcción del ramal entre Castejón a Olvega, tras casi 30 años de tiras y aflojas, supuso un acortamiento de la distancia entre Pamplona y Madrid[2]. Como se puede comprobar, la Ribera Navarra cuenta con una buena comunicación con los centros más importantes de la economía española quedando vinculada de este modo a su área de influencia.

Los beneficios que el tráfico ferroviario reportó a la Ribera contrastan con el aislamiento ferroviario al que en un principio estuvo sometido el resto del territorio con las provincias limítrofes. Las relaciones comerciales de la Alta Navarra con Guipúzcoa y Francia se habían dado desde antiguo a través de las vías naturales que la orografía de la zona permitía. El corredor del Bidasoa y los pasos pirenáicos de Urdós, Ainhoa y San Juan Pied de Port eran testigos de unas ricas relaciones comerciales llevadas a cabo tradicionalmente con el área cantábrica, tanto española como francesa[3]. Este tránsito comercial no tardó en querer ser desarrollado, acorde con las nuevas demandas, mediante el nuevo sistema de transporte que constituía el ferrocarril. Sin embargo, el fracaso de las iniciativas navarras que buscaban el enlace directo de Madrid y la salida a Bayona, junto al desarrollo del tendido férreo Alsasua-Irún, motivaron la búsqueda de nuevas soluciones para dar una salida a la Alta Navarra por vía férrea.

De este modo, comienzan las construcciones de ferrocarriles de vía estrecha, vinculadas a las necesidades puntuales de las comarcas por las que discurren, y en búsqueda del empalme que les dé salida a las grandes líneas generales. Las características técnicas de la mayoría de estas líneas estarán ligadas, sin duda alguna, a las condiciones económicas de un erario navarro bastante castigado por los estallidos bélicos de finales del siglo XIX. Efectivamente, el desarrollo de las Guerras Carlistas, supuso un enorme esfuerzo, desde el punto de vista financiero, para las instituciones y mayoría de los patrimonios navarros. Estos conflictos bélicos provocaron el endeudamiento de los Ayuntamientos de Navarra, a lo que hay que añadir que al finalizar las guerras, fue necesario reconstruir la red de carreteras, a cargo de las arcas provinciales y municipales. Gran parte de Navarra estuvo durante el espacio de 11 años sin cultivar, y las actividades comerciales se vieron reducidas al mínimo, con el consiguiente deterioro de la economía navarra desde los pilares que la sustentaban. Sin embargo, este cuadro no nos debe de llevar a engaño, ya que aún se conservaban importantes capitales en manos privadas y constituidos en sociedades, como es el caso del Crédito Navarro, el problema era captar la atención de los inversores para la construcción de las líneas férreas y constitución de las compañías ferroviarias que las explotasen[4].

1. Chalbaud y Errazquin, Manuel. *Enlaces Ferroviarios con Navarra.* Comisión especial de ferrocarriles de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. Bilbao 1924. p. 7 y 8

2. *El ferrocarril de vía estrecha de Castejón a Olvega.* Tudela. Tipografía de Sada Hermanos. 1903. pp. 20 y 21.

3. Gómez Lozano, Elena. *Breve aproximación al comercio exterior navarro a través de las Actas de Cortes de los años 1691-92.* Príncipe de Viana. Anejo 9, 1988. Año XLIL. pp. 149 a 151.

4. Red General de Ferrocarriles Secundarios de Navarra. Informe de la Ponencia sobre la proposi-

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

La coincidencia de esta grave situación económica en Navarra, con el momento álgido de la construcción ferroviaria en toda España, puede ser un factor que nos ayude a entender, en buena medida, los aspectos claves del desarrollo del tendido férreo construido en este territorio. Así pues, el desarrollo de la mayor parte de los proyectos ferroviarios, en los que se mantiene la construcción en vía estrecha de las líneas proyectadas, en una zona de orografía nada complicada, y a pesar de enlazar con la red general de vía ancha, –con los consiguientes trasbordos y las trabas que ello supone para el buen desarrollo del tránsito de mercancías y de viajeros–, puede ser explicada, por el menor desembolso que supone la construcción de este tipo de tendido férreo frente a la construcción de vías de ancho normal. En efecto, según los datos aportados por los distintos estudios ferroviarios de la época, una línea de metro de ancho vendría a costar apenas la mitad que una línea construida en vía normal, a lo que habría que añadir el menor coste de los del material móvil.

Podemos agrupar las líneas anteriormente citadas, según las funciones para las que fueron construidas: el ferrocarril de Pamplona a Plazaola y de Elizondo a Irún buscan una conexión más directa con Guipúzcoa y por lo tanto, con la red general a través del norte de Navarra; la misma conexión con la red general, pero a través de la Ribera, la persiguen las líneas de Estella a Vitoria y de Tudela a Tarazona; y por último, a través de la construcción del ferrocarril de Aoiz-Sangüesa (Irati), aparte de dar salida a la producción maderera de la zona, se buscaba la unión con el ferrocarril de Canfranc y conseguir por fin la tan ansiada salida a Francia.

Como podemos observar, la vinculación de Navarra con el área cantábrica queda dificultada por los siguientes motivos: la salida hacia Bayona es olvidada al arrinconarse el proyecto de los Alduides; la conexión a través de los ferrocarriles de vía estrecha de Pamplona a Plazaola y de Irún a Elizondo encuentra obstáculos en la misma naturaleza del ancho viario, que dificulta el empalme directo con la línea del Norte; y por último, las facilidades técnicas con las que cuenta el trazado desde la Ribera hasta el Cantábrico se ven empañadas por dos factores, por una parte, la larga distancia y el empalme de las terminales con líneas de vía estrecha, y en segundo lugar las elevadas tarifas que la Compañía del Norte tiene fijadas para el transporte de las mercancías provenientes de Navarra[5].

El objetivo del presente estudio no persigue hacer una descripción técnica de las líneas ferroviarias navarras, ni tampoco una reseña de los avatares que sufrieron los proyectos de los distintos ferrocarriles hasta su construcción u olvido. Hemos intentado acercarnos a las causas que motivaron, si bien, no la ruptura de unas relaciones comerciales tradicionales entre Navarra y la zona cantábrica, sí su transformación, y cómo, ante las nuevas necesidades de los mercados en expansión, se buscaron la intensificación de dichas relaciones.

Para ello hemos centrado nuestro estudio en dos hechos diferenciados tanto temporal como espacialmente. El primero sería un análisis de las causas que motivaron a finales del siglo XIX el arrinconamiento del proyecto de los Alduides, y cómo conse-

ción de la comisión gestora del Ferrocarril de Pamplona a Irún, con ramal de Santesteban al valle de Baztán. Pamplona. Imprenta provincial. 1896. pp. 25 y 29.

5. En cuanto a las tarifas fijadas por la Compañía del Norte, en el folleto anteriormente citado de la Ponencia sobre la proposición de la comisión gestora del Ferro-carril de Pamplona a Irún, se hace referencia en la página 11, a que debido a estas elevadas tarifas aplicadas a los productos navarros, con destino a Bilbao, San Sebastián y Pasajes, llega a ser más económico el transporte de vinos y cereales desde regiones más alejadas hacia los mismos destinos.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

cuencia de ello la transformación de unas relaciones comerciales que tradicionalmente se habían mantenido entre Navarra, Guipúzcoa y Francia. El segundo punto de estudio será la campaña llevada a cabo por distintas instituciones vascas y navarras a partir de 1925 a favor de la renovación del tendido férreo que une Bilbao con la Ribera Navarra para atraerse la producción agrícola navarra hacia el mercado de Bilbao. Se trata en última instancia de exponer como una determinada política ferroviaria condicionó las relaciones económicas del territorio sobre el que se aplica.

1. EL FRACASO DE LOS ALDUIDES Y LA CONSTRUCCION DEL EJE MADRID-IRUN Y BILBAO-MEDITERRANEO

Sin duda alguna, el fracaso del proyecto del ferrocarril que uniera Navarra con Francia a través de los Alduides será un hecho crucial dentro de la política ferroviario navarra, y marcará sus posteriores relaciones ferroviarias con las provincias limítrofes. Analicemos a continuación cuales fueron los razonamientos que se barajaron a favor y en contra del mencionado proyecto.

La situación geográfica de Navarra la convierte en el punto de paso más directo entre la meseta y Francia. Ante este hecho, las entidades navarras pronto crearon comisiones para la consecución de una línea férrea que enlazase directamente Madrid con París. En 1853 la Diputación promueve el estudio de una línea que uniese las dos capitales a través de los Pirineos y por R.O. del 27 de octubre del mismo año se autorizaba el estudio de un ferrocarril directo a Francia por los Alduides.

Es la época del comienzo de las construcciones ferroviarias, y los grandes capitales invertidos[6] buscan la rentabilidad de unas líneas que enlacen los principales puntos productivos con los de consumo y redistribución. Es el comienzo también de la recuperación económica de España a partir de 1850, que junto con el comienzo del boom agrícola desde 1852, y de la guerra de Crimea en 1853 sentaron las bases de una situación propicia para colocar los excedentes agrícolas fuera del país[7].

Ninguna línea se había construido aún ni en dirección a la frontera ni en las provincias limítrofes y la ventaja que proporcionaba el trazado Madrid-Sigüenza-Torralba-Soria y los Alduides frente al de Burgos-Irún se saldaba con 249 kilómetros de menos a favor del primero[8]. Sin embargo, la concesión en 1856 de la construcción de las líneas Madrid-Valladolid y Burgos-Irún al Crédito Mobiliario Español[9], antecesor de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, quebró las esperanzas de aquellos que querían convertir a Navarra en el punto de paso ferroviario entre la meseta y el país vecino.

6. Al hablar de los grandes capitales invertidos nos referimos a las Sociedades de Crédito que creadas en su mayor parte por capitales franceses, ingleses y belgas. Estas sociedades eran verdaderos bancos de negocios ideados con vista de una promoción industrial que mostró una mayor inclinación por el negocio ferroviario que por otros sectores industriales. La inversión en ferrocarriles llegará a ser siete veces mayor a la inversión en la industria. (Ver: Nadal, Jordi. *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. pp. 37 y 38)

7. Nadal, Jordi. Op. cit. p. 34.

8. Chalbaud y Errazquin, Manuel. Op. cit. pp. 11 y ss.

9. El Crédito Mobiliario Español, es una de las tres sociedades de crédito francesas aprobadas por ley el mismo día que se aprobó la Ley General de Ferrocarriles del 28 de enero de 1856, lo que demuestra la vinculación entre estas sociedades y la concesión de la construcción de las líneas ferroviarias. (Ver: Tortella Casares, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. p. 63)

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

Aunque si bien, se perdía la posibilidad del enlace directo, la construcción de una línea férrea vendría dada a través de la ley de 11 de julio de 1856 que autorizaba el tendido de dos nuevas líneas: Tudela-Bilbao y Pamplona-Zaragoza. Con estas líneas, Navarra quedaba enlazada por el sur, con la ribera del Ebro y con Bilbao, quedando desasistida, en lo que se refiere a materia ferroviaria, por la zona norte y se perdía el paso a Francia. Al mismo tiempo, a través de estas líneas, la Ribera Navarra se integra dentro de la red general de los ferrocarriles españoles: la línea Tudela-Bilbao enlazaba en Miranda de Ebro con la línea Madrid-Irún, y la línea Pamplona-Zaragoza, en esta última ciudad, con la línea Madrid-Zaragoza-Alicante. De este modo, la producción agrícola de la Ribera se encuentra con la posibilidad de nuevos mercados, cuya demanda potenciará unas relaciones comerciales con unas zonas en detrimento de otras. A pesar de ello, las entidades navarras no renunciaban al proyecto de los Alduides y continuaron los contactos tanto con representantes de las compañías ferroviarias francesas (Midi y Gran Central de Francia), como con los representantes de la política y finanzas españolas.

1.1. La oposición de las instituciones guipuzcoanas al proyecto de los Alduides. El temor al desarrollo del puerto de Bayona

Es innegable, que la posible construcción de una línea férrea que desviase el tránsito de la línea del Norte generase una corriente de opinión contraria en torno al ferrocarril de los Alduides. Las voces en contra de este proyecto, como es natural, parten de los beneficiados por la línea del Norte: Miranda de Ebro, Vitoria, Alsasua, Tolosa y San Sebastián. Entre estos destaca el rechazo de la provincia de Guipúzcoa, que ve peligrar el monopolio que posee del tránsito de los productos transportados por ferrocarril hasta la frontera francesa, ya de por sí amenazado por la creciente importancia del puerto de Bilbao, terminal, como antes se ha indicado, de la línea Tudela-Bilbao.

Los comunicados procedentes de distintas instituciones guipuzcoanas, en contra de la construcción de la línea de los Alduides se suceden. El primer alegato lanzado, mantiene que la construcción de los Alduides significaría la ruptura de la barrera natural que son los Pirineos, aunque en el trasfondo queda otra cuestión: la pérdida de la hegemonía comercial de los puertos guipuzcoanos frente a Bayona. En efecto, en el informe enviado a Isabel II por la Diputación de Guipúzcoa, con fecha de 5 de enero de 1857, y en el enviado al Ministro de Fomento por la Junta de Comercio y Ayuntamiento de San Sebastián, del 9 de enero del mismo año, se alude, en un primer momento, a que la construcción de la línea de los Alduides significaría bajar la línea defensiva española desde los Pirineos al valle del Ebro, y en segundo lugar, ataca "las pretensiones antinacionales de llevar la vía por Navarra a Francia, sin tocar en el litoral y en Irún" y "que se quieren reanudar las antiguas relaciones de Bayona con Navarra y otras provincias españolas"[10]. La referencia a las concesiones ya otorgadas, Alsasua-Irún y Tudela-Bilbao, como canales suficientes para absorber el tráfico proveniente de la meseta, y el daño que ocasionaría una nueva línea que se desenvolviese en el mismo ámbito de actuación son continuas. Y no es menor el miedo a que Bayona se convertiría en la terminal de una línea que desde Madrid, pasando por Zaragoza, desviase el tráfico de los puertos guipuzcoanos.

10. Martinena Ruiz, JJ. *Ferrocarril de Alduides, historia de un proyecto*. Pamplona. Gobierno de Navarra, 1977. p. 9.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

Pero no es solamente la provincia de Guipúzcoa la que solicita la construcción de la línea Madrid-Irún, y que se omita el proyecto de los Alduides. El ayuntamiento de Vitoria, en memorial elevado a la Reina (20 de febrero de 1857), carga las tintas sobre el asunto de Bayona, llegándose a hablar de la sumisión de los intereses españoles a los de Francia[11], mientras que en la solicitud de la Diputación Provincial de León, del 1 de mayo del mismo año, se habla del perjuicio que ocasionaría la construcción de la nueva línea a Castilla.

En todos los memoriales, informes y solicitudes enviados a las más altas instancias de Madrid, en contra de la construcción del ferrocarril de los Alduides, se mantiene un punto en común: la queja de que Bayona pueda convertirse en el puerto de redistribución del tráfico ferroviario proveniente del centro de España. Sin duda alguna, el dominio de la terminal de este tráfico, tanto portuaria como aduanera, será la cuestión a debatir.

1.2. El Ferrocarril de los Alduides y la exportación de vinos y otros productos agrícolas navarros a Francia, o el mantenimiento de las rutas comerciales tradicionales con Guipúzcoa

Dentro de la pugna por conseguir el tráfico desarrollado por la nueva línea férrea, destaca la feroz campaña llevada a cabo por el Ayuntamiento de Irún en contra de la salida navarra por los Pirineos. En el informe aprobado por el Ayuntamiento de Irún en su sesión de 11 de octubre de 1864, como contestación al interrogatorio acerca de los anteproyectos formulados para completar la red de los ferrocarriles de España, resolviendo el problema de hallar un camino más directo, económico y ventajoso de Pamplona al de la costa cantábrica y a Bayona que el de los Alduides, nos encontramos con lo que podría ser la clave del postergamiento de la vía navarra hacia Francia.

Mediante el oficio de la Junta consultiva de caminos, canales y puertos del 14 de septiembre de 1864, se le encarga al ayuntamiento de Irún un informe en respuesta al oficio del Gobernador civil de San Sebastián (15 de agosto), sobre el ante-proyecto de ferrocarriles propuesto por la Comisión nombrada con arreglo a la Real Orden de 25 de Abril de este mismo año, y sobre el formado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos al emitir su opinión respecto al anterior informe.

Son dos los objetivos del estudio, por una parte, la línea que enlazaría el mar Mediterráneo con el Cantábrico, dentro del cual está comprendido el tramo Pamplona-costa cantábrica y por otra la línea internacional Pamplona a Francia. Es esta última línea la que ha originado mayor controversia entre los componentes de la Comisión y Junta consultiva. Pero la polémica en torno a esta línea, ya viene precedida por debates, tanto en los distintos foros políticos y económicos, como en la prensa, puesto que "interesa en alto grado a la prosperidad de la Nación española, y en especial a la de las provincias de Aragón, Navarra y Guipúzcoa"[12].

Según el informe de la Junta, la ejecución de la línea de los Alduides, excluyendo la de Pamplona a la costa, supone que el consumo de las "copiosas producciones" de Navarra, de la Rioja y de parte de la de Zaragoza se haga en los pueblos fronterizos de Francia, y que se acortase notablemente la comunicación con Francia. Ha de tenerse en

11. Parece olvidarse las vinculaciones de la familia real española con el Crédito Mobiliario Español, concesionario de la línea Madrid-Irún. El cuñado de Isabel II era el representante de la filial francesa del Crédito Mobiliario, y por otra parte, hay que tener cuenta también que los Pereire tenían intereses en la compañía ferroviaria francesa del Midi, cuya terminal era Hendaya.

12. Martinena Ruiz, JJ. Op. cit. pp. 10 y 11.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

cuenta, que lo que se debate, no es ya la posible competencia en torno al transporte de los productos provenientes de la meseta, cubierta ya por la línea Madrid-Irún, sino que lo que en el fondo se cuestiona, es el control de la producción del valle del Ebro, producción que por otra parte amenaza con escaparse de las manos de Guipúzcoa a través de Castejón con destino Bilbao y de la ribera del Ebro hacia los mercados mediterráneos.

El ayuntamiento de Irún se opone al resultado dado por la Junta, ya que considera que el ante-proyecto carece de los datos necesarios para realizar sus afirmaciones, para lo cual parte de las cifras obtenidas en el movimiento de mercancías en las aduanas tanto guipuzcoanas como francesas. El fin que persigue el ayuntamiento de Irún ofreciendo estas cifras, es demostrar que la demanda francesa obedece a unas necesidades puntuales, y que desaparecidas estas, esta demanda no será lo suficientemente fuerte como para seguir manteniendo la infraestructura de comunicaciones creada bajo una etapa de irregularidad comercial.

Una de las bazas fundamentales apuntadas por los defensores del ferrocarril de los Alduides, es el aumento que en torno a 1850 tuvo lugar de la demanda francesa de vinos españoles. Mediado el siglo XIX, dos hechos significativos ocasionarán el retroceso de la producción vitivinícola francesa, la guerra de Crimea, que estalló en 1854, y el desarrollo de la enfermedad de la filoxera, que se desarrolló en Francia a partir de 1863. Debido al estallido bélico, y como consecuencia también del acuerdo comercial firmado entre Francia y Gran Bretaña en 1860, la exportación de los caldos franceses se vio cerrada en muchos de sus mercados tradicionales. Importadores tradicionales de vinos franceses, como Rusia o Gran Bretaña, desviaron su demanda hacia otras zonas productoras, entre ellas, el valle del Danubio, y la península Ibérica.

Si bien, como consecuencia de la Guerra de Crimea, la exportación de vinos franceses se vio dañada, el desarrollo de la filoxera será el detonante de la grave crisis que afectará al viñedo francés, y que se expandiese por el resto del viñedo europeo. Esta enfermedad, llegó de Norte América con la importación de cepas americanas a Francia ya que se les consideraba resistentes al oidium, enfermedad que había afectado tradicionalmente a los viñedos europeos. Las cepas americanas, resistentes a las enfermedades que atacaban a las cepas europeas, eran las portadoras de la nueva enfermedad, que sin afectarles a ellas, trasmitieron a las variedades europeas. Las primeras noticias sobre el desarrollo de la enfermedad en Europa, las encontramos en los viñedos del Ródano en 1863, para 1865 todo el viñedo de la Provenza estaba afectado, y desde aquí se extendió por el resto del viñedo francés. En 1887, las tres cuartas partes del viñedo francés se hallan afectados, como consecuencia, se dio paso a grandes importaciones de vinos españoles, y a un importante incremento de las plantaciones vitivinícolas en España, sin tener en cuenta la posibilidad de la extensión de la enfermedad al viñedo español. Los primeros focos de contagio de la enfermedad en cepas españolas aparecieron en Málaga en 1878, apareciendo desde entonces en los principales puntos de contacto con otros mercados exteriores, como por ejemplo, en Gerona (1879), u Orense (1882). Como consecuencia de la filoxera que atacó a las viñas francesas y de la guerra de Crimera, se produjo un aumento de la exportación de los vinos de Navarra y Aragón a Francia, pero finalizado el conflicto bélico, y erradicada la enfermedad que diezmó el viñedo francés, y que coincidió con la aparición de la misma en el viñedo español, la exportación de vinos decreció progresivamente.

El ayuntamiento de Irún, haciéndose eco de la naturaleza del repentino aumento de las exportaciones vinícolas a Francia, y atendiendo a los datos que utiliza para su ar-

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

gumentación, en el Congreso de Diputados, el promotor de la línea de los Alduides, José Salamanca[13], hará una valoración de la naturaleza del nuevo tráfico comercial. Se intenta demostrar partiendo de unos datos presentados como favorables a la línea de los Alduides, lo efímero de la exportación de vinos a Francia. Según los datos presentados por Salamanca, en la sesión del 14 de febrero de 1862, referentes a la exportación de vinos en el período 1856-1860, el movimiento fue el siguiente:

EXPORTACIÓN DE VINO

Años	Bayona litros	Behobia litros	Ainhoa litros	Total litros
1856	161.324	4.503.768	1.987.373	6.652.465
1858	20.487	2.718.492	1.405.200	4.144.179
1859	55.052	2.157.416	876.418	3.088.886
1860	51.675	1.108.983	444.236	1.604.894
Totales	288.538	10.488.659	4.713.227	15.490.424
Término medio por año				3.872.533 (3.872 toneladas)

Fuente: Informe del Ayuntamiento de Irún en su sesión del 14 de octubre de 1864. p. 7.

BND

De este cuadro se deduce que: el vino se exportó a Bayona por las carreteras de Behobia y Ainhoa para ser redistribuido posteriormente; las dos terceras partes del tráfico se ha realizado a través de la carretera de Navarra que sigue el curso del Bidasoa hacia Behobia; y por último, que la exportación sigue un ritmo marcadamente descendente.

Según un informe leido en el Consejo municipal de Bayona, en la sesión del 11 de Abril de 1856, el movimiento comercial de las Aduanas terrestres del centro y occidente de los Pirineos registra en 1855 el predominio del paso de Behobia con un total de 15.895 toneladas importadas y 18.782 toneladas exportadas con un cómputo global de 34.677 toneladas transportadas en ambos sentidos. El movimiento por Behobia, es cerca del triple del de Ainhoa y San Juan Pie de Puerto que suman un total de 12.368 toneladas importadas y exportadas por estos puntos; pero en el movimiento de Behobia, se incluyen las mercancías procedentes y destinadas a Castilla, cuya diferenciación no aparece en el informe citado[14].

En cuanto a los datos presentados por el informe, sobre la exportación a Francia de cereales y vinos en casos ordinarios y casos excepción, para la fecha anteriormente citada, y a través de los puntos de Behobia, Ainhoa, S. Juan Pied de Port y Urdós, nos

13. José Salamanca, banquero, titular del Ministerio de Hacienda y promotor de obras ferroviarias (también promovió la construcción del ferrocarril de Madrid a Aranjuez), ha sido considerado como el hombre de paja de Riansares, esposo morganático de la reina madre Mª Cristina, y promotor del ferrocarril Sama de Langreo a Gijón, vinculado a la industria carbonera de Siero y Langreo (Ver Nadal, Jordi. Op. cit. pp. 44 y 45). Carecemos de datos para establecer una vinculación entre Riansares y Salamanca en el asunto de los Alduides, por lo que dejamos puerta abierta a un estudio sobre el tema.

14. Ayuntamiento de Irún. Op. cit. p. 7.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

encontramos con que mientras que en casos ordinarios, el movimiento total terrestre entre España y Francia por los dos primeros puntos, a excepción de por Urdós, se mantienen en torno a las 12.000 toneladas, la exportación de vinos y cereales por este punto se incrementa de un modo considerable, pasando de 626 toneladas a rebasar las 5.000. Se advierte de nuevo que este movimiento es debido a causas excepcionales y que no es más que un hecho eventual[15].

Por último, el mismo informe de las siguientes cifras, aportadas sobre la importación y exportación del ganado en el mismo año, y que indican la riqueza pecuaria de los pueblos cercanos del Bidasoa, pues es mayor el movimiento por Ainhoa, con un total de 16.840 cabezas, que por San Juan Pie del Puerto próximo a los Alduides, que hace un cómputo global de 8.484 cabezas de ganado[16].

A través de estos datos, podemos concluir diciendo que es Behobia el punto que canaliza el mayor tráfico con destino a Francia, mientras que los pasos próximos por los Alduides registran un incremento del tráfico –siempre inferior al de Behobia– en función de una demanda puntual de un producto que dejará de exportarse al recobrarse las condiciones de producción en el país vecino. Sin embargo hay que preguntarse porqué se realizó la exportación a través de estos puntos, y la respuesta es clara, no había otros. Se trata de una adecuación a las rutas tradicionales de salida de la producción de la baja Navarra y zona del Ebro a través del corredor del Bidasoa. Hay que tener en cuenta también que Francia es un país productor y exportador de productos agrarios y el consumo que se dio del vino y cereal provenientes de Navarra y de Aragón fue consecuencia de un fenómeno puntual de crisis del sector por causas superadas posteriormente.

BND

Por otra parte, el principal centro de consumo y mercado natural de la producción navarra y aragonesa, es la zona constituida por la provincia de Guipúzcoa y la zona del valle del Bidasoa, actuando San Sebastián como centro redistribuidor de estos productos hacia Europa y América. Por lo tanto, el análisis de lo que supone el consumo por esta zona de la producción navarra se hace necesario.

Por lo que se refiere al consumo del vino, aguardiente, trigo, aceite y demás artículos en Guipúzcoa y parte norte de Navarra, y su exportación por San Sebastián tanto a Europa como a América, los datos son los siguientes: La provincia de Guipúzcoa consumió por año en el quinquenio de 1855 al 59, ambos inclusive, 8.757.567 litros. Hay que tener presente que el consumo interno va además en aumento, al revés de lo que ocurre con la exportación a Francia, pues según las cuentas de la Provincia de Guipúzcoa los arbitrios indirectos que pesan sobre el vino y aguardiente han sufrido un aumento de 2.208.184 reales en el año foral 1859/60, a 2.973.764 reales en el de 1862/63. Según estos datos, la cantidad de vino consumido en Guipúzcoa, parte baja de Navarra que atraviesa el Bidasoa, y lo exportado de San Sebastián, se puede fijar del siguiente modo: el consumo de Guipúzcoa, con inclusión del aguardiente, supone 8.757.567 litros; el aumento del consumo desde 1859, 2.977.572; el consumo de la parte de Navarra que atraviesa el Bidasoa, 1.347.000; y la exportación de San Sebastián 298.897, haciendo un total de 13.381.036 litros de vino[17]. Por lo tanto, en los años de máxima exportación de vinos y aguardiente a Francia, la cantidad exportada suponía un tercio del consumo interno de la provincia de Guipúzcoa, y en los años en

15. Ayuntamiento de Irún. Op. cit. p. 8.
16. Ayuntamiento de Irún. Op. cit. p. 8.
17. Ayuntamiento de Irún. Op. cit. pp. 9 y ss.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

que la situación se normalizó, la cantidad exportada tan sólo suponía un séptimo del consumo interno.

En cuanto a la producción de trigo y aceite, la Provincia de Guipúzcoa era deficitaria de trigo para su consumo, y se importa principalmente de Navarra y de Aragón, como puntos de producción más cercanos. El consumo y exportación son constantes, sin embargo la explotación de trigo que se hace a Francia es muy eventual, por ejemplo, las 4.600 toneladas de cereales exportadas a Francia en 1855, no llegan ni a la sexta parte del consumo de Guipúzcoa y a lo que se exporta por la costa.

Navarra y Aragón también constituyen un mercado de los productos guipuzcoanos. Los puertos de Guipúzcoa surten de escabeche y pescado fresco a Navarra y Aragón, y de los mismos, reciben la mena para alguna de sus ferrerías. La riqueza pecuaria de los pueblos comprendidos entre Irún y Pamplona, en el curso del Bidasoa, es abundante en ganado vacuno y de cerda, como se desprende del movimiento del ganado entre España y Francia por Ainhoa. Las fábricas de tejidos de hilo y algodón y lana de Guipúzcoa abastecen de sus productos a Navarra al igual que las ferrerías guipuzcoanas y del valle del Bidasoa envían a Pamplona casi todo el hierro dulce que elaboran.

El ayuntamiento de Irún finaliza su informe, indicando que todo este intercambio crea un comercio lo suficiente activo que puede rentabilizar una línea férrea. Con todas las reservas que este informe pueda suscitar, se puede concluir señalando que Guipúzcoa y la parte de Navarra que recorre el Bidasoa, constituyen un mercado natural de los productos navarros y aragoneses. Se podría hablar incluso de una unidad económica de dichas áreas que contrasta con la provincia de Vizcaya mercado habitual de Castilla y redistribuidor de sus productos a través del puerto de Bilbao. La provincia de Vizcaya cuenta con una red ferroviaria que da salida a la producción castellana hacia Bilbao, centro redistribuidor tanto a nivel provincial como exportador hacia los mercados americanos y europeos. Por el contrario, Guipúzcoa y la zona norte de Navarra, salida natural de la producción de la Ribera navarra y de Aragón[18], no cuentan con una infraestructura ferroviaria que canalice esta producción para el consumo interno y por lo tanto menos aún para la exportación.

Como se puede comprobar, lo que se debate es el mantenimiento de unas relaciones comerciales tradicionales, que se ven en peligro si se llega a construir otra línea que canalice el tráfico habitual de productos hacia mercados exteriores. Para ello, se juega la baza de contar con una infraestructura que pueda absorber el posible aumento de tráfico que conllevaría una línea férrea internacional. Para Guipúzcoa, dada la insuficiencia de los puertos de San Sebastián y de Bayona, Pasajes constituiría la terminal marítima de la línea, y tras su acondicionamiento, atraería el tráfico de la producción navarra y aragonesa.

Debido a la exención de bandera del puerto de San Sebastián, Navarra se había servido del puerto de Bayona, desviándose parte de este comercio hacia San Sebastián con el establecimiento de las aduanas en la frontera. En el informe del ayuntamiento de Bayona, leído en la sesión del consejo municipal del 11 de abril de 1855, se proponía, que la línea principal del Norte se dirigiese desde Madrid por Soria, Alfaro, Tafalla, Pamplona y pasando por los Alduides terminase en Bayona, sirviendo esta ciudad de cabeza de línea sin tocar con ningún puerto español. Los contactos de elementos

18. Gómez Lozano, Elena. Op. cit. pp. 149 y 151; Arana, Ignacio; Ugalde, Ana. *La economía navarra y el Arancel de 1891.* Príncipe de Viana. Anejo 10-1988. Año XLIX. pp. 35 a 37.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

franceses relacionados con el comercio francés, y el apoyo ofreciendo a los promotores de la línea de los Alduides son denunciados por las instituciones guipuzcoanas.

No debe entenderse como inflexible la postura de las entidades navarras en torno a la construcción de los Alduides. El diputado por Navarra, señor Elio, manifestó en el Congreso en la sesión del 6 de Marzo de 1862 que: "Los Diputados de navarra no han hablado porque no tenían misión especial de ningún género para traer aquí esta cuestión. Navarra desea tener el camino de los Alduides u otro que conduzca a la frontera sus mercancías."[19]. El también diputado por Navarra, señor Navascués, se refiere a la existencia de una corriente de opinión a favor de los Alduides, si bien, la comisión permanente de la Diputación en la corte no muestra clara inclinación hacia el proyecto. Los pueblos de Navarra situados a las orillas del Bidasoa y del valle de Ulzama, enviaron una petición al Gobierno en 1862 en contra de los Alduides y en favor del proyecto de la línea que atravesaría dicho valle. Y será finalmente esta línea, la que con el tiempo acabará por construirse, arrinconándose el proyecto de la línea férrea por los Alduides y quedando Navarra vinculada a la provincia de Guipúzcoa por el norte, en cuanto a materia ferroviaria se refiere, transformando de este modo las relaciones comerciales que tradicionalmente, y en función de la situación económica del país vecino, se habían desarrollado directamente entre Navarra y Francia, pero manteniendo el trasiego comercial que habitualmente, y de un modo continuo, se había realizado entre Navarra y Guipúzcoa. De este modo se establece una vinculación, aunque sea de un modo indirecto, con el eje general Madrid-Irún, sin embargo, la conexión directa con la red general de ferrocarriles de vía ancha, se realizará a través de Alsasua, con el eje Madrid-Irún, y a través de Castejón, con el eje Bilbao-Mediterráneo. De este modo, Navarra queda inscrita dentro de la red general de ferrocarriles, para su conexión con Vizcaya, o con Guipúzcoa, a través de dos ejes ferroviarios diferentes. Desde la óptica de las relaciones comerciales con Vizcaya y con Guipúzcoa, esta duplicidad de ejes ferroviarios, que favorece las relaciones de Navarra, con un área territorial mayor, a la larga se convertirá en un inconveniente para el fluido desarrollo de las relaciones comerciales con Vizcaya, y en particular con el puerto de Bilbao, tal y como observaremos más adelante.

En definitiva, la historia del proyecto de los Alduides será el reflejo de la lucha de los intereses de las élites económicas locales, nacionales e internacionales, que persiguiendo distintos intereses económicos convergen en el arrinconamiento, aunque no olvido de una línea férrea que una más rápidamente Madrid con París[20]

2. NAVARRA: PRODUCTORA AGRÍCOLA Y LLAVE DEL EBRO

Perdida la oportunidad de enlazar Navarra a través de los Alduides con Francia, y establecidos los ejes Madrid-Irún, y Bilbao-Mediterráneo, la burguesía agraria de Navarra se ve abocada a buscar una conexión con las nuevas líneas construidas. El desarrollo de la vía estrecha, que partiendo de Bilbao llega hasta la frontera francesa, y la necesidad de que las nuevas líneas navarras que se dirijan hacia Guipúzcoa, deban adecuarse a este ancho viario, creará una doble estructura férrea que condicionará la conexión de Navarra con los centros consumidores de los productos agrícolas navarros. Para

19. Martinena Ruiz, JJ. Op. cit. pp. 16 y ss.

20. En 1917 es aprobado por el Congreso de los Diputados el proyecto del Ferrocarril directo Dax-Algeciras, en ancho francés de 1,44 m., y cuyo itinerario a través de los Alduides retomaba de nuevo la conexión navarra con Francia.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

tener una noción de lo que supone esta dicotomía, remitámonos a la situación de la estructura ferroviaria navarra en 1924. Los ferrocarriles construidos en vía ancha son los siguientes: Alsasua-Pamplona (52 kms.), Pamplona-Castejón (88 kms.) y Tudela-Logroño (94 kms.), haciendo un cómputo global de 234 kilómetros. En cuanto a los de vía estrecha nos encontramos con: Irún-Elizondo (30 kms.), Pamplona-Sangüesa (56 kms.), Ramal a Aoiz (4 kms.), sección Irurzun-Leiza (30 kms.), Tudela hasta enlazar con la línea de Tarazona (16 kms.), sumando un total de 136 kilómetros[21]. Con la construcción de la línea Alsasua-Pamplona, se cuenta con un nuevo enlace con la línea general de Madrid a Irún, y además, dato fundamental a tener en cuenta, este punto está situado dentro de Navarra. Nos referimos a Alsasua, lugar equidistante de Vitoria y Zumárraga, puntos de conexión con la estructura ferroviaria construída en vía estrecha a través de las provincias de Vizcaya, Guipúzcoa y Alava. Como se desprende de estos datos, Navarra depende de la dualidad viaria anteriormente indicada para sus relaciones con las provincias vecinas. Se puede comprobar, que Navarra está suficientemente servida por una red ferroviaria mixta, que articula las conexiones de este territorio con la red general ferroviaria, y que esta dualidad puede llegar a limitar la capacidad de transporte de las mismas.

2.1. El "alejamiento ferroviario" del puerto de Bilbao y de Navarra

Tal y como hemos apuntado en la introducción de este trabajo, la conexión con los grandes mercados se realizará en primer momento, a partir de las grandes líneas generales que discurren por el sur de Navarra y una vez construida la línea Pamplona-Alsasua, el enlace a través de vía ancha con las provincias de Alava y Guipúzcoa tendrá lugar de un modo más directo a través de Alsasua, sin necesidad de dirigirse a Miranda. A través la línea de Pamplona a Alsasua, se abre la posibilidad de enlazar con la estructura ferroviaria construída en vía estrecha en el País Vasco, a pesar de ello, las ventajas de estos enlaces, se verán empañadas por las dificultades inherentes de los transbordos necesarios ante la existencia de dos sistemas viarios distintos. Sin embargo, la importancia de la construcción de la línea de Pamplona a Alsasua, radicará en el acercamiento que supone hacia el Puerto de Pasajes de la producción navarra. Anteriormente, ya hemos señalado que Pasajes había sido tradicionalmente el puerto redistribuidor de los productos navarros que se dirigían hacia Guipúzcoa a través del corredor del Bidasoa. Con las nuevas construcciones ferroviarias, las características del tráfico comercial sufrieron algunas variaciones, pero sin embargo, de nuevo Pasajes se constituyó en el puerto de Navarra, en detrimento del puerto de Bilbao, que hasta entonces había recibido la producción navarra a través de Miranda. En efecto, a pesar de estas mejoras en el trazado ferroviario para el desarrollo del tráfico navarro, el enlace con Bilbao no sufrió cambio alguno, y seguía realizándose a través de Miranda, a lo que hay que añadir la competencia creada por la nueva situación del puerto de Pasajes con relación a la parte centro y meridional de Navarra. Esta situación favoreció el entorpecimiento de las relaciones comerciales entre esta Bilbao y Navarra, punto que abordaremos posteriormente.

Por otra parte, una serie de líneas de vía estrecha complementan las relaciones de las zonas que alejadas de esta red general buscan dar una salida a sus productos. Y será el deseo de mejorar esta conexión entre las áreas productivas navarras con los grandes

21. Chalbaud y Errazquin, Manuel. Op. cit. pp. 12 y 13.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

mercados, lo que impulsará a las distintas clases financieras navarras, alavesas y vizcaínas a promover una campaña en favor del acercamiento de la Ribera hacia el puerto de Bilbao. La preocupación desde comienzos de la década de 1920 ante el agotamiento de las minas vizcaínas, la competencia del puerto de Santander –agravada con la construcción del ferrocarril Santander-Mediterráneo–, y el espectacular aumento demográfico del área de Bilbao, mueven a esta clase empresarial a buscar nuevos mercados y nuevos productos con los que mantener una estructura comercial que corre el riesgo de resquebrajarse. Navarra, tradicional productor de productos agrarios, cumple todos los requisitos necesarios para convertirse en el nuevo proveedor de este engranaje. La existencia de una red ferroviaria que enlace con Bilbao de un modo indirecto a través de Castejón la intensificación de la producción navarra debido a los incipientes planes de regadío y la posibilidad de convertirse en un nuevo mercado de la industria bilbaína, motivan a las entidades económicas y políticas de la plaza a la búsqueda del camino más corto entre éste y la zona productora del Ebro.

Sin embargo, estas pretensiones chocan con los intereses guipuzcoanos que promueven la construcción de una red de vía estrecha que comunicaría directamente San Sebastián y Pasajes, pasando por Pamplona, con el tráfico proveniente de la línea de Sangüesa y con el ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño[22]. Como ya se ha indicado, tradicionalmente Guipúzcoa y Francia habían sido el principal mercado de la producción agrícola navarra, y los puertos de Pasajes y Bayona, se habían convertido en su salida al mar.

Construida la línea del Norte, Guipúzcoa se convirtió en el principal mercado de los productos navarros. La construcción del ferrocarril del Bidasoa agilizó estos contactos, sin embargo el inconveniente de la vía estrecha en que fue construido este ferrocarril, no hizo más que aislar la zona norte de Navarra con la red general de ferrocarriles.

La lucha de intereses entre las élites económicas Vizcaya y Guipúzcoa era inevitable. Por parte de Bilbao, se intenta minimizar el hecho, y sostiene que aunque en un principio las exportaciones por el puerto de Pasajes se verían afectadas, se tendería a un equilibrio, ya que las funciones de ambos puertos son complementarias. Se admite que se daría la competitividad entre ambos puertos en ciertas mercancías, pero las ventajas a favor de Guipúzcoa son notables: Navarra siempre quedará a menor distancia de Pasajes y cuenta con mejores enlaces ferroviarios que Bilbao. Por lo tanto, Bilbao asistiría aquellas necesidades que Pasajes no puede atender. Es más los movimientos de exportación marítima son escasos con relación a lo que supondría el mercado de consumo de Vizcaya[23]. Sin embargo las ventajas de un transporte en mejores condiciones y más barato con destino a Bilbao y que desbanque a la oferta guipuzcoana subyace en las intenciones bilbaínas.

2.2. La búsqueda del acortamiento de las distancias ferroviarias entre Vizcaya y Navarra: Alava como puente ferroviario

La búsqueda de un camino más corto hacia Navarra, impulsa en las distintas entidades vizcaínas el desarrollo de nuevos proyectos ferroviarios canalizados a través del Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya, auspiciado por la Cámara de Comercio,

22. Chalbaud y Errazquin, Manuel. Op. cit. p. 15.

23. Rotaeche, Ignacio. *Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao.* Bilbao, 1934. pp. 19 a 22.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

Industria y Navegación de Bilbao, y con el apoyo las Cámaras agrarias e industriales de Alava y de Navarra. Tenemos que tener en cuenta que los representantes de estas entidades se rigen bajo las pautas marcadas por la oligarquía financiera, que asentada en Bilbao, define el modelo económico desarrollado en el País Vasco y en su área de influencia, a partir de la concepción de Bilbao como centro rector de todo este engranaje. Lo que se debate por lo tanto, es el reforzamiento del centro económico que constituye Bilbao, a través de la apertura de nuevos mercados, que a su vez constituyen centros de abastecimiento, utilizando para ello la vinculación de estos puntos, en este caso la zona media de navarra, mediante la construcción de líneas ferroviarias de ancho normal, con el eje ferroviario Bilbao-Mediterráneo.

Para conseguir este objetivo, se partió del estudio de la estructura ferroviaria de Navarra y de sus enlaces con las provincias limítrofes, siempre desde la óptica de la clase financiera vizcaína. Se desecha la posibilidad de enlazar Bilbao con el norte de Navarra por cuestiones técnicas, ya que la utilización de líneas de vía estrecha, su adecuación a un comercio caracterizado por su alto tonelaje, o la construcción de una nueva línea en ancho normal significaría un alto desembolso. Por lo tanto, se busca una conexión fácil a través de la Ribera navarra comunicada sin grandes problemas mediante el ferrocarril del Norte con Bilbao, teniendo como terminal a Castejón. El enlace más indicado sería con Estella y con Pamplona, siendo la distancia por carretera a Bilbao de unos 130 y 150 kilómetros, respectivamente. Sin embargo, los obstáculos topográficos dificultan el posible trazado de las líneas.

Por ferrocarril, hay a Pamplona 231 kilómetros por Miranda y Alsasua, sin transbordo, y 163 kilómetros por Durango y Zumárraga en vía de un metro, siguiendo por Alsasua en vía ancha. Este último tramo, no es adecuado para un tráfico de elevado tonelaje por tener que realizar transbordo y por lo sinuoso del trazado[24]. En el informe que, en 1925, elevó la Cámara de Comercio de Bilbao al Consejo Ferroviario, con ocasión de hallarse a información pública el proyecto del Plan de Ferrocarriles[25], se consideraba esta vía como la solución más propicia para acortar distancias con Navarra. Partiendo de Zumárraga, se requeriría la utilización del paso de la divisoria por la línea del Norte en Otzaurte y el trazado de esta línea podría discurrir por Malzaga y Vergara o por Elorrio-Oñate y el empalme realizarse en Brincola. Sin embargo, el desembolso necesario para la construcción de esta línea y otros factores relacionados con los capitales interesados en la solución sur de Navarra, motivaron el olvido de este proyecto.

La línea más directa para acceder a Navarra sería la de Bilbao-Vitoria. Estella está comunicada con Bilbao por el ferrocarril Estella-Vitoria, de vía estrecha y 70 kilómetros de longitud, pudiendo seguir sin transbordo por el puerto de Arbalán-Vergara-Malzaga-Bilbao. También puede transbordarse al Norte en Vitoria, recorriendo 137 kilómetros por Miranda y Orduña en vía normal[26]. Como ya hemos indicado anteriormente, la construcción de una línea directa por la zona septentrional de Navarra, quedaba descartada por las dificultades técnicas que desaconsejaban una construcción prácticamente inviable, dado su elevado coste de explanación. La salida por Alava, y la constitución de esta provincia como puente para el tráfico ferroviario, que se desarrollaría entre la zona media de Navarra y Vizcaya, será uno de los puntos defendidos por

24. Chalbaud y Errazquin, Manuel. Op. cit. pp. 18 y ss.

25. Archivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. Sección de Comunicaciones. Documentos pertenecientes al Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar.

26. Ibídem.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

la oligarquía económica vizcaína, y no hace más que poner en evidencia los estrechos lazos económicos que existen entre Vizcaya y Alava. El apoyo de los capitales bilbaínos a la salida de la producción navarra por Alava, suscitará los recelos de algunos elementos de la Cámara Agraria de Navarra, lo que a la larga será causa también de enfrentamientos que llevaron al abandono del proyecto vizcaíno. La necesidad de modificar el ancho viario de la línea Vitoria-Estella será un obstáculo inmediato para el desarrollo de este proyecto. Pero veamos antes cuáles fueron las propuestas del Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya en torno a este asunto y respaldadas por las diputaciones y cámaras agrarias, comerciales e industriales de Vizcaya, Alava y Navarra en un informe elevado al Ministro de Fomento con fecha de 8 de octubre de 1927[27].

Para los representantes alaveses, la mejora de la comunicación con Bilbao a través de una línea más directa hacia Navarra, es una necesidad, ya que está vinculada directamente al puerto y centro comercial que constituye Bilbao. Dista de él, 65 kilómetros por carretera, y por el ferrocarril de ancho normal 137 km., con el agravante de establecerse el paso por una gran estación de empalme, como Miranda, con los obligados retrasos. Comunica también por vía estrecha por Mecolalde y Malzaga en 120 kilómetros; pero prácticamente no sirve esta línea tráfico alguno entre Bilbao-Vitoria, y aunque fuese capaz de él, su longitud la haría inaceptable. Los representantes económicos de Alava, no buscan, solamente, en esta comunicación con Bilbao el tráfico de mercancías, sino que también un servicio rápido de viajeros. Y por último, es necesario un transporte económico para los trigos provenientes de Navarra, necesarios para mezclar con los más pobres recolectados en la provincia. E igualmente, se busca proporcionar una salida a las nuevas plantaciones de remolacha en la zona de Vitoria-Estella, necesaria para que esa mercancía puede llegar en buenas condiciones de transporte, no sólo a Vitoria, sino también a otros destinos de la vía del Norte donde existen azucareras.

Por su parte, para los representantes de las entidades económicas vizcaínas, es necesario el desarrollo de la red ferroviaria navarra, en ancho normal para dar salida a su producción agrícola. La duplicidad de anchos, con la obligada consecuencia del doble utillaje, y los obligados transbordos, son perjudiciales para cualquier transporte de gran tonelaje. Al necesitarse la uniformidad del ancho viario para las relaciones internas en el territorio navarro, es conveniente también, que esa red le ponga en directa comunicación con la red general de ferrocarril. Pero ante todo, para los representantes vizcaínos, Navarra debe exportar sus excedentes de producción agrícola, y prepararse para dar salida a los previsibles aumentos de la producción agrícola, teniendo en cuenta el desarrollo de las obras hidráulicas de la Confederación Hidrológica del Ebro. Por último, se defiende el enlace con Navarra a través del ancho de vía normal, ancho dominante en Navarra, tanto por su longitud como por la importancia de las plazas servidas, ya que este ancho es el único que puede proporcionar grandes recorridos por todo el territorio español.

Pero ante todo, lo que la oligarquía financiera vizcaína persigue, es que la zona media de Navarra se acerque al puerto de Bilbao, que es el gran puerto más próximo, y el que está vinculado con un mayor número de mercados. Por ello, se quiere perfeccionar las comunicaciones de Navarra con Alava y con Vizcaya. No es lo que se busca, una mera comunicación local, de una determinada plaza de Navarra, que por naturaleza no existe ninguna capaz de concentrar el tráfico agrícola necesario para crear la suficiente demanda de transporte; lo que se busca, es la comunicación de zonas enteras de

27. Ibídem.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

Navarra con el puerto de Bilbao. Alava y Vizcaya necesitan abastecerse de los productos agrarios navarros, sin embargo, aunque geográficamente la distancia que separa estos territorios es escasa, el enlace ferroviario es realmente complejo. La distancia de Pamplona a Bilbao, que por carretera es de 165 kilómetros, llega a 232 por ferrocarril. Ante todo, para los representantes vizcaínos, Navarra necesita llegar a intensificar las relaciones de su economía con la de Vizcaya, es decir, con el puerto de Bilbao, ya que ambas economías son complementarias entre sí. Para ello, aparte de la facilidad de transporte de mercancías, exige también facilidad en el servicio ferroviario de viajeros en condiciones que hagan posibles aquellas. Los servicios ferroviarios, por sus rodeos, trasbordos, y estaciones de empalme, se desarrollan con dificultad, y sin comparación posible, con los existentes con otras grandes plazas, más lejanas geográficamente, y con las que, no puede existir el mismo interés de relación, precisamente por la analogía de sus caracteres económicos con los de Navarra.

Como hasta ahora hemos podido comprobar, la pieza central de este puzzle, la constituye el puerto de Bilbao. En todo momento, se definirá al puerto de Bilbao, como un "gran puerto" que necesita servir en las mejores condiciones a su natural área de influencia, cumpliendo sus características funciones de "gran puerto", específicamente distintas de las de los puertos de inferior categoría, es decir, el puerto de Pasajes. Junto a los beneficios que el enlace directo con Navarra podría traer para el desarrollo del puerto de Bilbao, el área de Bilbao, constituye en sí misma un importante centro de abastecimiento de materias primas, al igual que la producción de industria vizcaína necesita intensificar las relaciones comerciales con los mercados consumidores más inmediatos, como son los de Alava y Navarra. La insuficiencia de las comunicaciones ferroviarias, hace necesario que el tráfico comercial proveniente de Vizcaya, pase por plazas intermedias para su colocación en los mercados navarros, lo que supone un encarecimiento de la mercancía, retraso en el servicio, y limitan el volumen de las operaciones comerciales. Y concretamente, por lo que se refiere a la zona media de Navarra, con Estella como llave (distante 130 km. de Bilbao), es necesario un instrumento de transporte realmente eficaz para recoger el tráfico de la comarca, limitado por la falta de comunicaciones ferroviarias.

Las citadas representaciones económicas de Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra, aspiran a que los puntos anteriormente desarrollados sean atendidos, y haciendo hincapié en que las soluciones vengan dadas a través de la utilización del ancho viario normal, por ser este tipo de ancho el que permite enlazar de un modo directo con las de las demás provincias españolas, dando amplios horizontes para el desarrollo económico de las zonas afectadas, en tanto que con la utilización de la vía estrecha no se vislumbran sino posibilidades de tráfico muy locales, afectados por la competencia de los transportes por carretera.

La coincidencia de intereses entre los representantes de las distintas entidades económicas, viene dado por la concepción de un mercado único, con una sola cabeza rectora, en el cual cada una de ellas juega un papel complementario para las otras: Navarra es el centro abastecedor de productos agrarios y potencial consumidor de las manufacturas vizcaínas, Vitoria al mismo tiempo de ser consumidora de los productos navarros da paso a estos hacia Bilbao que a su vez constituye el gran centro abastecedor de productos agrarios y potencial consumidor de las manufacturas vizcaínas, Vitoria al mismo tiempo de ser consumidora de los productos navarros da paso a estos hacia Bilbao que a su vez constituye el gran centro de consumo y redistribución. Un esquema sencillo de la organización económica de un territorio a través de la estructuración del espacio mediante el ferrocarril.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

Las soluciones expuestas por las instituciones de Vizcaya, Alava y Navarra, serían las siguientes[28]:

– Construcción en vía normal del Logroño-Estella-Pamplona, y en su tiempo, de la línea que figuró en el anteproyecto del Consejo Ferroviario Pamplona a Marcilla, enlazando así las dos grandes líneas Castejón-Pamplona y Logroño-Pamplona, entendiéndose que se había de aprovechar el trozo Estella-Mendigorría de la de Logroño-Pamplona. Y como estas líneas, fijar el mismo ancho normal para las demás futuras líneas transversales de Navarra.

– Transformación del ancho de vía métrico a normal en la línea del Estado Vitoria-Estella.

– Construcción del ramal Vitoria-Izarra.

Alava quedaría prácticamente con sólo vía normal para las relaciones externas de su territorio, al igual que Navarra en lo que es su parte Mediterránea. El acortamiento de 42 km. producido por el Vitoria-Izarra, significaba el perfeccionamiento de la comunicación Vitoria-Bilbao, al menos desde el punto de vista kilométrico, al igual que una notable mejoraría en la comunicación Bilbao-Pamplona. A la comarca de Estella, le quedaba abierto no sólo el mercado de Guipúzcoa por Alsasua, sino también el de Vizcaya y Alava, y ello, sin transbordos ni en los distintos puntos de origen del transporte ni en Vitoria.

Los tres proyectos expuestos son técnicamente posibles: Pamplona-Logroño en vía normal fue el primitivo proyecto que se estudió ya en 1889, y sectores de Navarra exigían la vía normal. Del Vitoria-Izarra existía un proyecto terminado y con él salió a subasta en agosto de 1924. Y respecto a la transformación del Vitoria-Estella, el informe mantiene que las ventajas de cambio del ancho viario redundarían en beneficio de la zona ampliando los posibles mercados y sus relaciones con el resto de España.

Los informes procedentes de las distintas comisiones ferroviarias que se crearon partiendo de la iniciativa del capital vizcaíno y que recavó el apoyo de las entidades alavesas y navarras coinciden en todo momento en el desarrollo de la línea Bilbao-Estella. Sin embargo, este proyecto no llegará a constituirse en realidad debido a la oposición del ayuntamiento de Estella y representantes de la Cámara oficial de Comercio y de la Industria de Navarra en el distrito de Estella a la modificación del ancho viario de la línea Vitoria-Estella. En este punto nos encontramos con toda la controversia que supone la prioridad de los intereses internos, en este caso de la zona de Estella, frente a los intereses defendidos por la Cámara agraria, comercial e industrial de Navarra, defensora de la integración directa de la zona media de Navarra dentro del área de influencia de Bilbao.

El Diario de Navarra, de fecha del 7 de diciembre de 1927[29], recoge la noticia de que el ayuntamiento de Estella en pleno, y representantes de la cámara agraria de la zona, habían convocado una reunión con el propósito de discutir el memorial anteriormente citado y dirigido por distintas entidades de Vizcaya, Alava y Navarra al Ministro de Fomento y repartido en algunos municipios del distrito. Como anteriormente se ha indicado, en el memorial se quiere hacer ver las ventajas de la vía ancha para los ferrocarriles de Pamplona-Logroño, Estella-Marcilla por Mendigorría y Estella-Vitoria, al igual que se aspira a que se acceda a la solicitud de la Diputación de Alava para la

28. Ibídem.
29. Ibídem.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

transformación del ancho viario del Vitoria-Estella, y se suprima todo nuevo gasto en la línea (electrificación).

Los representantes, reunidos en el ayuntamiento de Estella acusan claramente que tras el interés que mueve a la Diputación de Alava para conseguir la modificación de la vía, se esconden los intereses de la Compañía Ferrovías Alavesas. Ante este dato, recuerdan algunos asambleístas la palabra del Ministro de Fomento al ayuntamiento de Estella, de que no se transformaría el ancho de la vía del ferrocarril Vitoria-Estella, hasta después de transcurridos al menos 20 años cuando ya no sirviera para prestar servicio en su forma actual. El cambio viario significaría que se dejaría por el momento la electrificación que se está realizando, aplazándose el cambio de los automotores y vagones que se pensaba adquirir, corriendo el peligro de que se llegara a la supresión total del servicio. La reunión en pleno, y por unanimidad, acordó mantener la unión de la defensa de la línea y completa explotación del ferrocarril Estella-Vitoria y dirigir al ministro un telegrama solicitando que no se tome en consideración las peticiones del memorial referido, consistentes en distintos cambios en la línea Vitoria-Estella.

En efecto, el 12 de diciembre se tiene noticia del telegrama enviado por el ministro de fomento al ayuntamiento de Estella, confirmando que las obras del ferrocarril Vitoria-Estella continuarán tal y como se están realizando, en ancho de un metro y electrificado. Esta medida echó por tierra todos los intereses de las entidades que defendían la transformación del Vitoria-Estella como paso necesario para la más directa conexión de la Ribera Navarra con Bilbao. Y es lógico pensar que el Estado no quisiera correr con los gastos de la remodelación viaria, ya que el erario público se encontraba duramente afectado por los auxilios desembolsados a las compañías ferroviarias inmersas en un continuo déficit de sus explotaciones, y es lógico pensar también en el temor de Estella ante la posibilidad de la suspensión temporal y tal vez permanente de la línea.

La capacidad de transporte de la línea fue puesta en entre dicho por la Cámara de Comercio de Alava, que en su sesión del 25 de enero de 1928[30], se queja de la insuficiencia de servicio del ferrocarril Vitoria-Estella, debido a la falta de material tractor y móvil, con la consiguiente anulación de trenes. Como consecuencia de ello, se ven obligados a la utilización de camiones para llevar la remolacha a la Central o a la Estación del Norte en Vitoria. En cuanto a las tarifas no se logró la combinación con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, para que no se consiguiese un abaratamiento del transporte desde Bilbao, pagándose una peseta más cara la tonelada por derecho de trasbordo en Mecolalde.

Sin embargo, la construcción de la línea Logroño-Estella-Pamplona si aunará los esfuerzos de las entidades de Vizcaya, Alava y Navarra. El 19 de noviembre tiene lugar una reunión en la Cámara de Bilbao con la asistencia de los diputados de Navarra: Nagore, Modet y Arrasate, asesor de aquella diputación, señor Joaquín Beunza, Secretario de la misma, Oroz, directores de los bancos Crédito Navarro, La Vasconia y de la Caja de Navarra, Consejeros del ferrocarril del Norte, señores Arteche y Echevarría y vocales del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya, señores Balzola, Bergé, Hernández, Azqueta y Eguren[31].

El objetivo de la reunión llegar a un compromiso de suscripción en la parte correspondiente a Navarra de las obligaciones al 5% y a la par que por la compañía cons-

30. Ibídem.
31. Ibídem. Acta del Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya. 19 de noviembre de 1928.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

tructora del ferrocarril Logroño a Pamplona. Se iban a emitir hasta diez millones, de los cuales, se hallaban ya cubiertos siete por las Cajas y Bancos de Vizcaya. Los navarros se muestran recitentes al desconocer las garantías de aquellas obligaciones, y sobre las garantías que da el Norte sobre la futura explotación de las líneas. Se habla de que representantes de la banca navarra tengan representación en la nueva sociedad, ya que Arteche, Echevarri y Gandarias están presentes. Estos alegan que lo están por formar parte de las filiales de las distintas compañías ferroviarias y en ningún momento por ser representantes de los Bancos de Bilbao, Vizcaya y Urquijo.[32]

La Caja de Navarra podrá obstáculos para el compromiso anteriormente citado y dado que la solución de Navarra sobre los tres millones se demoraba demasiado, se acordó escribir a los diputados navarros que han intervenido en este asunto. La Caja de Navarra se compromete a suscribir sólo medio millón de pesetas, y ante este hecho se acuerda la imposibilidad de constituir la Sociedad Constructora del Logroño-Pamplona antes de firmarse el compromiso de aquella provincia por los tres millones que le corresponden.

Las reticencias de la Caja de Ahorros continúan, y en carta del alcalde de Pamplona, Juan Larache, fechada el 7 de enero de 1928[33], y dirigida al presidente de la Diputación de Navarra, Serapio Huici, se define a la construcción del ferrocarril de vía ancha Pamplona-Estella-Logroño como de los problemas muy importantes, el de mayor urgencia. El ayuntamiento nunca tomó parte en el asunto del ferrocarril, más que para señalar la cantidad con que había de subvencionar su construcción. No considera un obstáculo insalvable la colocación de las obligaciones (tres millones a repartir entre las entidades navarras) y se mantiene escéptico en lo que se refiere a la subvención del estado, desconociendo la posición contraria a la construcción del ferrocarril en vía ancha, ya que entiende que si el Norte no toma parte en el negocio, el ferrocarril no se hará.

Sin embargo, el ferrocarril si se construyó y además en vía estrecha. Este ferrocarril atraviesa una zona de gran riqueza agrícola, sobre todo entre Estella y Logroño, pero la limitación del ancho viario, en el comercio con otras provincias, se ve en cierta medida suplida por el servicio que pueda prestar en Logroño el ferrocarril Castejón-Bilbao.

CONCLUSIONES FINALES

Detrás de todo este proceso de proyectos y construcciones ferroviaria, más que el hecho puntual en sí de los intereses encontrados, y de la movilización de unos recursos, destaca el proceso de formación de una estructura ferroviaria. La documentación utilizada, en su mayor parte procedente de las instituciones económicas vizcaínas, puede que hayan forzado nuestro punto de vista, hacia la concepción del hecho ferroviario navarro, como una sucesión de intentos por adecuarse a las directrices generales de dos sistemas ferroviarios distintos.

Por una parte, el sistema regido por Guipúzcoa, y basado en el desarrollo de la

32. Este punto nos remite a los intereses de la banca bilbaína en la construcción de los ferrocarriles. Interés que va más allá de la concepción del ferrocarril como una empresa de servicios, y que lo concibe como una fuente de negocio bancario debido a la política de empréstitos llevada a cabo por el Estado.

33. Archivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. Sección de Comunicaciones. Documentos pertenecientes al Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

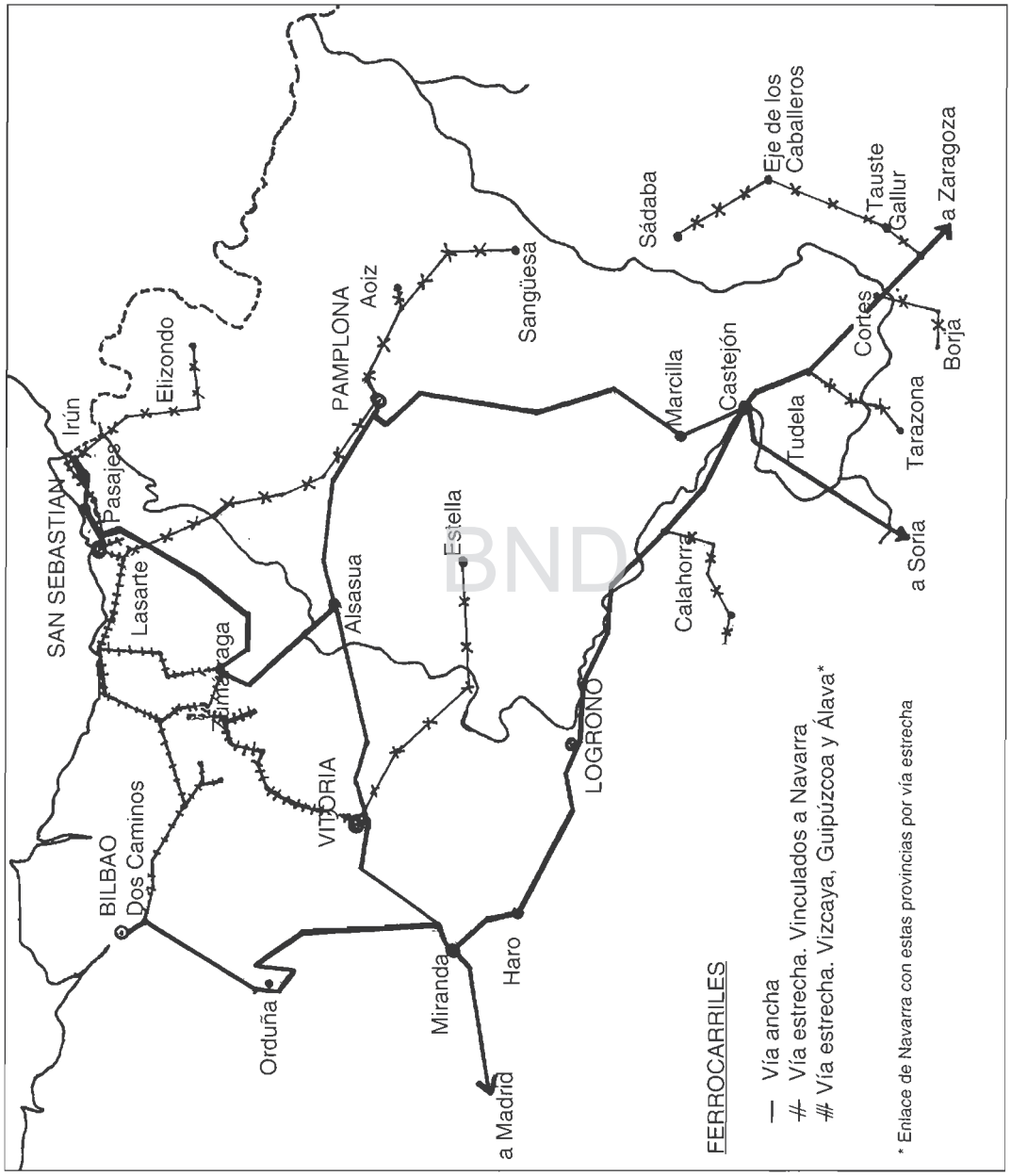
vía estrecha, y sin posibilidad de enlazar sin grandes trasbordos con las líneas generales, limitando por ello la capacidad del transporte a un área geográfica determinada; y por otra parte, el sistema regido por la vía de ancho normal, salida directa desde la Ribera Navarra hacia Madrid, Irún, Bilbao y Zaragoza a través de Alsasua y Castejón.

Pero sin duda alguna, las comunicaciones navarras, internas y externas, quedan suficientemente servidas gracias a este tendido férreo. Otra cuestión distinta, es que estas líneas puedan ser utilizadas favorablemente por los intereses económicos asentados afuera de Navarra, pero no por ello ajenos a ella. Se trata en el fondo, de una cuestión de prioridad de los intereses internos, es decir de las necesidades puntuales de una explotación agraria, y comunicación con los centros más inmediatos y seguros de consumo y redistribución, que la búsqueda de alejados e hipotéticos mercados.

BND

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA

LA ESTRUCTURA FERROVIARIA DE NAVARRA Y SUS ENLACES FERROVIARIOS



FUENTES: Urabayen, Leoncio. *Atlas geográfico de Navarra*. Pamplona. 1931. Proyecto del ferrocarril directo de Bilbao a Vitoria. Folleto explicativo. San Sebastián, 1946. Elaboración propia.

Se autoriza la copia para la investigación.
© GOBIERNO DE NAVARRA