

Las vías de comunicación de Estella y de su merindad: Situación actual y necesidades

CARLOS ERCE EGUARAS

1. MARCO GENERAL

En los últimos años se ha generalizado la opinión de que las carreteras juegan un papel importante en los procesos de comunicación, de crecimiento económico y de bienestar social. Los especialistas, y los técnicos en general, coinciden en subrayar la estrecha relación existente entre infraestructuras viarias y desarrollo.

En consonancia con esta valoración, la mayor parte de las regiones europeas han realizado, y siguen realizando, un considerable esfuerzo para modernizar sus ejes viarios y dotarse de carreteras más seguras, cómodas y capaces. Como es lógico, una Comunidad como la nuestra, con serias limitaciones en sus sistemas de comunicación (carreteras, ferrocarril, etc.) no podía quedar al margen de esta tendencia y ha puesto en marcha un programa de inversiones para mejorar sus infraestructuras básicas.

Navarra ocupa un espacio geográfico estratégico, entre el Mediterráneo y el Cantábrico, entre el Valle del Ebro y el occidente europeo. Sin embargo, hasta ahora no ha podido o sabido rentabilizar dicha situación, ya que ningún eje de comunicación importante atraviesa nuestro territorio. Además, las conexiones de algunas zonas y comarcas de nuestro territorio con las grandes rutas estatales e internacionales son deficientes, hecho que no contribuye a animar a las iniciativas de desarrollo. Entre las zonas que no disponen de una red adecuada a las necesidades actuales habría que situar la comarca de Estella, que no se ha visto especialmente favorecida por la política de carreteras de las últimas décadas y que no ha sido objeto de avances y mejoras considerables.

Afortunadamente, las Instituciones de Navarra, Gobierno y Parlamento, han apreciado la necesidad acuciante de romper la pasividad de los últimos decenios y de atender las demandas generales de la red viaria y las específicas de cada zona. Estamos asistiendo en estos últimos años a la ejecución de un ambicioso programa que permitirá, no sin grandes esfuerzos, modernizar nuestras vías de conexión y, como consecuencia de ello, dar un paso adelante en el aumento de riqueza y bienestar social.

2. ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL

En el contexto que se acaba de describir, este trabajo tiene como objetivo el estudio de las principales vías de comunicación de Estella y de su comarca: características, limitaciones, obras en ejecución y necesidades futuras. Antes de entrar en el análisis detenido de cada uno de los itinerarios, puede resultar de interés una referen-

cia al estado global de las carreteras de Tierra Estella, estado que responde en gran medida a la situación geográfica de esta zona, a la orografía y al papel desempeñado por la ciudad de Estella a lo largo de su historia.

2.1. Entre Castilla y Francia

La Merindad de Estella está situada al suroeste de Navarra, en contacto con la Comunidad Autónoma Vasca, por el oeste, y con la Rioja, por el Sur. Se encuentra por tanto en uno de los pasos de comunicación entre Castilla y Francia. Dentro de dicha Merindad, como puso de relieve Bielza de Ory, Estella ocupa una situación geográfica preferente, por hallarse en el centro geométrico del espacio que se extiende de Urbasa al Ebro, en el cruce de vías naturales y en el punto de contacto entre dos economías rurales complementarias. Estella nace en el Camino de Santiago y en el centro de una red radial de vías naturales que entran y salen de la ciudad.

Siguiendo al citado autor, entre las sierras de Urbasa y Andía aparece el valle de Zumbel, que permite el acceso a Estella desde las tierras más septentrionales de la comarca. Entre Urbasa y Lóquiz se encuentra el valle de las Améscoas, que continúa en dirección hacia Estella por el valle de Allín, atravesado por el río Urederra, que se une al Ega poco antes de llegar a Estella.

Entre Lóquiz y la sierra de Codés se encuentra el valle del Ega, que desde tiempos prehistóricos ha servido para comunicar la comarca con Álava. Al sudeste de Codés, las comunicaciones se hacen más fáciles y discurren sobre la cubeta sedimentaria del Ebro, en la que domina la llanura, accidentada por depresiones y por algunas colinas.

Entre Montejurra y Monjardín discurre «el camino principal de todos los tiempos», que une la depresión central estellesa con Logroño. «Sería éste el camino aprovechado por los romanos para trazar la calzada que iba desde Pompado (Pamplona) a Vareia (Logroño), ya que esta vía se prolonga, desde el sur de la cubeta estellesa -desde Lizarra- por el valle de Mañeru hasta el puerto del Perdón, que comunica con Pamplona. Las peregrinaciones jacobeanas, siglos más tarde, adoptarían también esta ruta para su circulación». El acceso desde Estella a las tierras del sudeste se hace por el valle abierto por el Ega entre Montejurra y Monte Esquinza. Existen dos caminos: uno meridional hacia la Ribera estellesa y otro suroriental que se dirige hacia Tafalla.

Apoyándose en estas vías naturales de comunicación, que le unen con los pueblos de su entorno y que le sitúan en la ruta de Santiago, Estella llega a crear un sistema radial de relaciones económicas y se convierte en una ciudad mercado, cabecera de una comarca geográfica. Su situación al pie de los senderos naturales le permite el acceso a las mercancías y las relaciones mercantiles.

2.2. El impulso del siglo XIX

Con el paso del tiempo, las vías y senderos naturales son transformados en caminos. El primer camino, el que comunica Estella con Pamplona y con Logroño, se construye a caballo entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. Posteriormente se inician nuevas obras que poco a poco van tejiendo una red de caminos comarcales y locales. No obstante, es a finales del siglo XIX cuando se aprecia en mayor medida un empuje en la construcción de carreteras.

A este respecto, afirmaba en 1927 Urabayen que el elevado número de carreteras comarcales y locales del partido de Estella debía su origen a una circunstancia muy curiosa. «A la terminación de la segunda guerra civil (1876) creyó la Diputación de Navarra que el Estado iba a abolir totalmente el régimen foral y hacerse cargo de todos los servicios de Navarra, entre ellos el de caminos. Entonces, aprovechándose de la situación y esperando que el Estado se haría también cargo de las deudas de

Navarra, hizo un verdadero derroche trazando caminos que se construyeron sin orden ni concierto, sin sujeción a idea alguna. La Diputación pensó que, ya que lo iba a perder todo, por lo menos que entrara en el nuevo régimen con más caminos que antes, pues ya no le sería posible construirlos en lo sucesivo».

Según un mapa del mismo autor, para 1925 estaban en servicio los caminos de Estella a Pamplona por Echauri, de Estella a Guipúzcoa por Lizarraga, de Estella a Guipúzcoa por Urbasa (acababa de abrirse ese año), de Estella a Vitoria, de Estella a Tafalla, de Estella a Andosilla, de Estella a Lodosa, así como el enlace, por el sur, entre Los Arcos, Mendavia y Lodosa.

2.3. La situación actual

A grandes rasgos, el estado de las comunicaciones viarias de la ciudad de Estella y de su Merindad puede quedar reflejada en los siguientes puntos:

1. Existe una red radial de carreteras, que tiene como centro a la ciudad de Estella. Con la construcción de las carreteras, la ciudad de Estella se convierte en un colector de rutas de comunicación que le unen con las zonas más próximas (Yerri, Améscoa, Valdega...) y, a través de ellas, con otras áreas más alejadas como Pamplona, Álava, Guipúzcoa o Logroño. Estas rutas siguen en su mayor parte una dirección Norte-Sur o Sur-Norte, con excepción de los itinerarios transversales que comunican Estella con Vitoria y con Tafalla.

2. La red de carreteras desempeña un papel significativo en el ámbito comarcal. Aunque en menor grado, también juega un papel de cierta importancia en el plano regional.

3. Hay un eje claramente dominante sobre los demás, que es el que comunica a Estella con Pamplona y con Logroño. Las restantes vías básicas tienen un carácter predominantemente comarcal, aunque permiten poner a Estella en comunicación con Álava, Guipúzcoa, Navarra media, etc.

4. La mayor parte de las carreteras básicas presentan insuficiencias técnicas y problemas de trazado, originados por las propias características orográficas del territorio. Así, las comunicaciones con Guipúzcoa tienen que superar las sierras de Urbasa y de Andía, que establecen al Norte el límite natural de Tierra Estella, mientras que las comunicaciones con el Este tienen que superar las sierras de Echauri y El Perdón.

5. En las últimas décadas, las carreteras principales de la Merindad no han experimentado mejoras sustanciales. La falta de inversiones ha impedido afrontar los problemas existentes y superar las limitaciones técnicas.

6. Se dispone de una importante red interlocal. El elevado número de carreteras exige grandes esfuerzos para mantener en un nivel aceptable su estado de conservación.

7. La concentración de carreteras en la ciudad de Estella y la ausencia de un anillo de circunvalación se traducen en problemas circulatorios al paso por la ciudad. La carretera de Pamplona a Logroño, que es la vía de la Merindad con mayor intensidad de tráfico, supera en Estella los 10.000 vehículos diarios.

8. La ciudad de Estella ha quedado apartada de las redes de gran capacidad. Las redes construidas (Autopista de Navarra y Autopista del Ebro) no discurren por la Merindad. Por tanto, Estella está alejada de los ejes de mayor interés y queda fuera del campo de acción de las autopistas en servicio y de las autovías en proyecto o en ejecución. Existe una necesidad clara de mejorar las conexiones con esas vías, para llegar, a través de ellas, a las distintas áreas industriales.

9. En la Ribera estellesa no existe un eje de comunicación adecuado al desarrollo que están experimentando las localidades próximas al río Ebro. Las comunicaciones entre las localidades de la zona sur y entre esta zona y otras áreas geográficas son insuficientes.

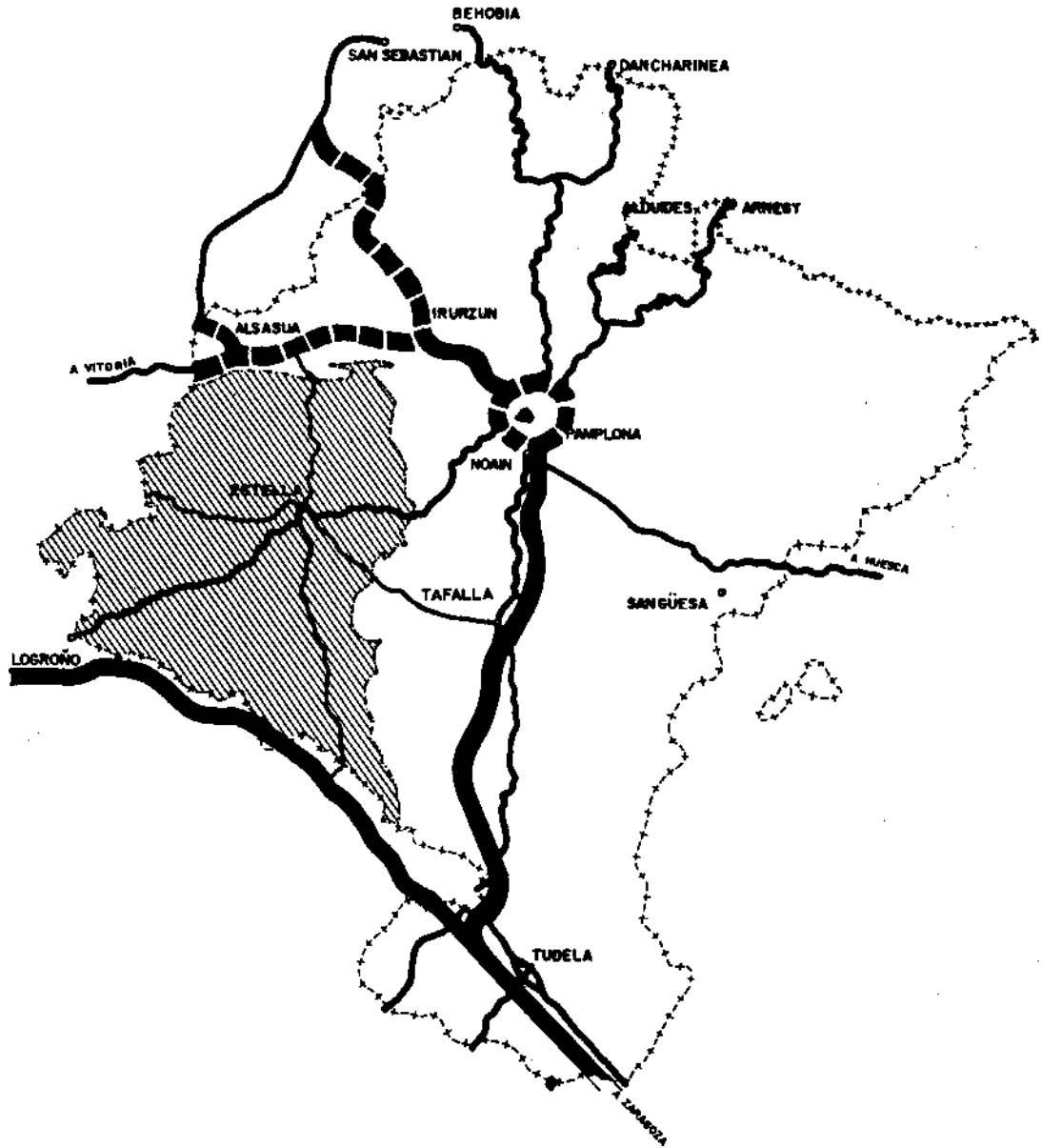


Gráfico 1. Las comunicaciones de la Merindad de Estella en el conjunto de las redes más importantes de Navarra. En trazo grueso continuo, la Autopista de Navarra y la Autopista Vasco-Aragonesa. En trazo grueso discontinuo, las autovías a Vitoria y a San Sebastián y el anillo de circunvalación de Pamplona. Y en trazo más fino, las carreteras pertenecientes a la Red de Interés General.

10. Ninguna línea ferroviaria atraviesa la Merindad. Si bien el ferrocarril no es hoy por hoy en Navarra un sistema de comunicación importante, no hay que perder de vista que en el futuro puede desempeñar un papel más trascendente. (La única conexión de Estella con el ferrocarril fue la línea de vía estrecha Estella-Vitoria, de nostálgico recuerdo, que funcionó entre 1927 y 1967).

2.4. En conclusión

En conclusión, puede decirse que, en general, las comunicaciones actuales de la Merindad de Estella no responden a las necesidades de intercomunicación de una

sociedad cada vez más desarrollada. Las deficiencias son notables, aunque no tan graves como a veces se apunta.

En efecto, en ocasiones se pretende establecer como única causa del retroceso económico que vive actualmente la ciudad de Estella el mal estado de las comunicaciones de la Merindad. Esta valoración es totalmente exagerada ya que las deficiencias de las carreteras no han sido la causa determinante para dicho retroceso.

Hace unos decenios, la ciudad de Estella experimentó una importante transformación y se convirtió en un núcleo de cierta implantación industrial. Se produjo un considerable desarrollo económico e industrial, que modificó o amplió el carácter preferentemente comercial, agrícola y artesano de la ciudad. Este proceso de cambio se vio favorecido por la ubicación de Estella en el centro de una red de comunicaciones.

Con el paso del tiempo, por distintas causas (entre ellas, las siguientes: falta de nuevas iniciativas y de acciones emprendedoras institucionales y particulares; imagen negativa de Estella como consecuencia de hechos conflictivos y polémicos ocurridos en la ciudad; falta de madurez institucional, sindical y empresarial; pérdida de peso político de Estella y de su Merindad en el conjunto de Navarra; falta de inversiones; infraestructuras básicas insuficientes, etc.) se produce un cambio de tendencia y se entra en una etapa de recesión. Este proceso, aunque no es ajeno al que se registra con carácter general, se manifiesta en Estella con especial intensidad.

En estos momentos existe una justificada preocupación por sacar a la ciudad de la crisis, lo que explica que las Administraciones Públicas estén haciendo esfuerzos para tratar de superar la tendencia negativa y eliminar las barreras que impiden el crecimiento económico. Entre las distintas áreas de actuación se encuentran, como es lógico, las comunicaciones viarias. En el marco del programa de inversiones para las redes de carreteras de la Comunidad Foral, el Gobierno de Navarra va a invertir en esta zona geográfica una parte significativa del gasto total. (De hecho, recientemente se han realizado obras por importe superior a 1.000 millones de pesetas y se hallan en ejecución nueve obras importantes, por importe de 3.400 millones).

3. ANÁLISIS DE LOS DISTINTOS ITINERARIOS

3.1. Clasificación jerárquica de las carreteras.

De acuerdo con la actual clasificación jerárquica de las carreteras de Navarra (Decreto Foral 26 de junio de 1987 que modifica la nomenclatura, denominación y kilometraje de las carreteras de la red de Navarra) existen las siguientes categorías: Red de Interés General, Red de Interés de la Comunidad, Red Comarcal y Red Local.

Según las definiciones que contiene el documento de 1987 titulado «Avance de Plan de Carreteras de Navarra» (al no existir en nuestra Comunidad un Plan de Carreteras oficialmente aprobado es preciso referirse al Avance del Plan, que no constituye un texto normativo), la Red de Interés General está constituida «por los itinerarios que estructuran nuestro espacio regional interno, canalizan las mayores intensidades de tráfico en los flujos y relaciones socioeconómicas entre los principales núcleos de población de Navarra y conectan nuestro territorio con las redes del mismo nivel de los territorios limítrofes». Se asienta fundamentalmente sobre la infraestructura denominada anteriormente Red Nacional Básica y la integran los seis grandes corredores radiales que soportan la mayor parte del tráfico y transporte por carretera: Pamplona-Mugaire (Mugaire-Behovia y Mugaire-Dancharinea), Pamplona-Zubiri (Zubiri-Alduides y Zubiri-Valcarlos), Pamplona-Huesca, Pamplona-Madrid (Pamplona-Zaragoza y Tuela-Alfaro), Pamplona-Logroño y Pamplona-Irurzun (Irurzun-Vitoria e Irurzun-San Sebastián).

La Red de Interés de la Comunidad se constituye «en soporte de los flujos

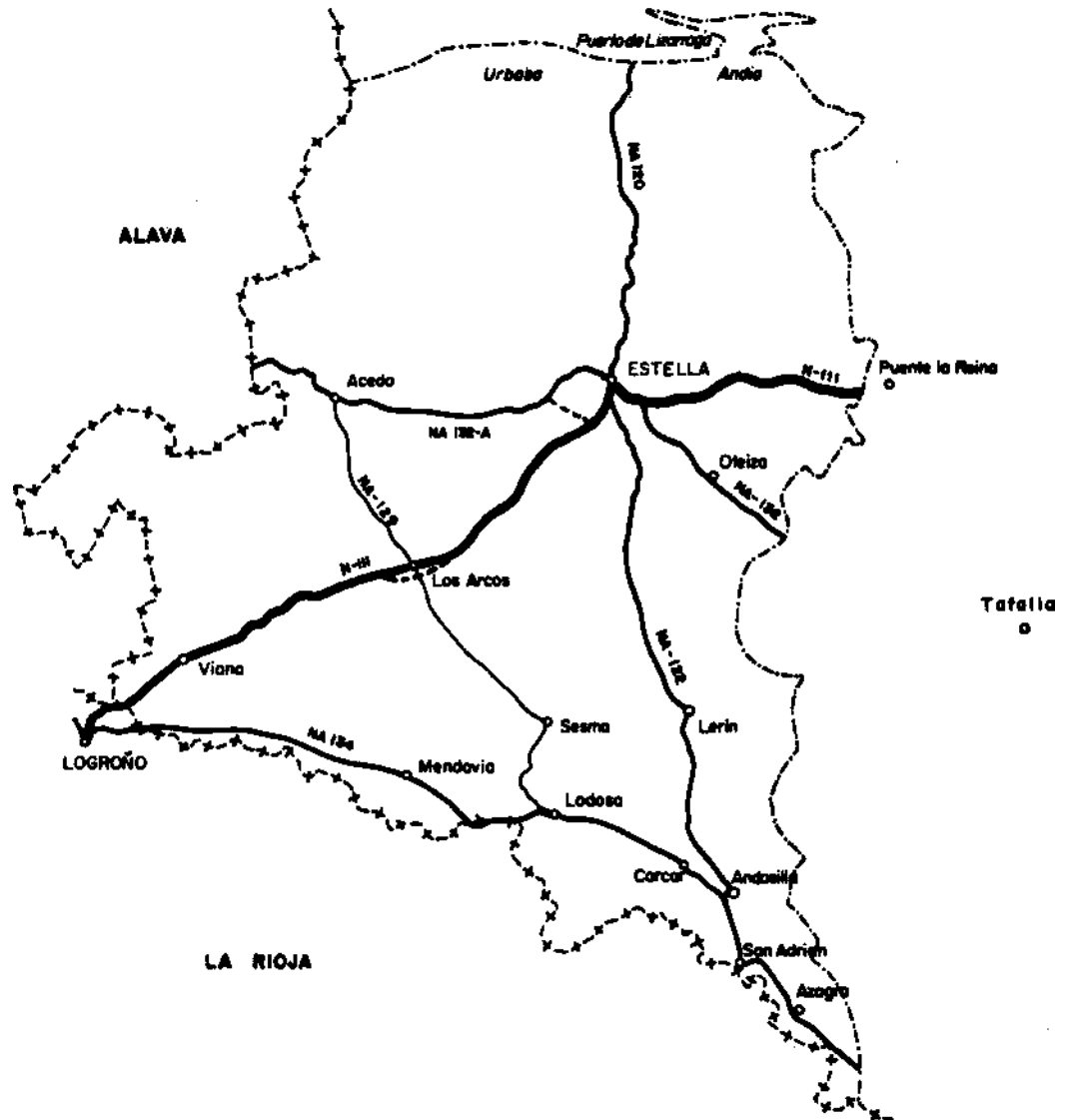


Gráfico 2. Las principales comunicaciones de Estella y de su Merindad. Pertenecen a la Red de Interés General la N-III (Pamplona-Logroño). Pertenecen a la Red de Interés de la Comunidad, la NA-132-A (Alava-Estella), la NA-132 (Estella-Tafalla-Sangüesa), la NA-120 (Estella-Guipuzcoa), la NA-122 (Estella-San Adrián) y la NA-134 (Eje del Ebro). Pertenecen a la Red Comarcal, la NA-129 (Acedo-Lodosa). Los restantes itinerarios están adscritos a la Red Local.

intrarregionales de menor importancia» no canalizados por la red anterior. La vocación de esta red es la de «romper el esquema radiocéntrico de las comunicaciones intercomarcales, ofertando una serie de itinerarios transversales que abarquen la totalidad del territorio y constituyan una segunda red, complementaria de la de Interés General, con un valor estructurante menor, orientada hacia una mejor integración del espacio regional».

La Red comarcal completa las redes anteriores, de valor jerárquico superior, y su diseño responde a la solución de tráficos de corto recorrido, a nivel comarcal. Y, por último, la Red Local tiene funciones estrictamente locales, con un tráfico de tipo municipal.

A cada nivel de la red le corresponden, según los criterios establecidos por el Departamento de Obras Públicas en el citado «Avance del Plan de Carreteras de

Navarra», unas características técnicas, que definen la anchura de la calzada y de la plataforma. De ahí que la adscripción de una carretera a uno u otro nivel revista gran importancia y determine las características técnicas de dicha carretera.

Por lo que se refiere a las carreteras que atraviesan la Merindad de Estella, la adscripción de las carreteras en las distintas redes es la siguiente:

- Existe un único itinerario encuadrado en la Red de Interés General: el de Pamplona-Logroño (N-III).

- Se dispone de varios itinerarios en la Red de Interés de la comunidad. Son los siguientes: Álava a Estella (NA-132 A), Estella a Sangüesa (NA-132), Estella a Guipúzcoa (NA-120), Estella a Andosilla (NA-122), Eje del Ebro (NA-134) y conexión de Lodosa con El Villar de Arnedo (NA-123).

- Pertenece a la Red Comarcal el itinerario Acedo-Los Arcos-Sesma-Lodosa (NA-129).

-Finalmente, los restantes itinerarios están englobados en la Red Local.

Valorando las funciones que desempeñan las distintas carreteras y las definiciones que hace el Avance del Plan de Carreteras para cada nivel, el encuadramiento de las carreteras de la Merindad de Estella en los distintos niveles jerárquicos resulta lógico y coherente.

A continuación se analizan los itinerarios más importantes, destacando el papel que desempeñan y las necesidades existentes.

3.2. Itinerario Pamplona-Logroño.

3.2.1. Proyecto de 1792.

El itinerario Pamplona-Logroño (N-III) es sin duda el de mayor importancia y canaliza las principales comunicaciones de Estella y de la Merindad. En dirección Norte, este itinerario conecta a Estella con Pamplona y con su comarca; y también con las áreas industriales del Norte y con las redes europeas. Por el Sur, el eje pone en conexión a Estella con la zona del Ebro, con Logroño y con una red de gran capacidad, como es la Autopista Vasco-Aragonesa.

La carretera entre Pamplona y Logroño fue la primera, con características técnicas adecuadas, que atravesó la Merindad. Como ya se ha apuntado con anterioridad, la construcción oficial de los grandes caminos comenzó en Navarra hacia el año 1750. El primer camino en construirse fue el de Pamplona-Tudela (1751), al que le siguieron los caminos a Madrid (1753), a Tolosa (1784), Logroño (1797), Sangüesa (1797), Alsasua (1831) y Elizondo (1834). En 1789, Estella y otros pueblos solicitan de la Diputación la construcción de la carretera y al año siguiente vuelven a insistir ante el Rey los representantes de Estella, Viana, Puente la Reina, Mendigorriá, Mañeru y Cirauqui. La Diputación alega que no puede hacer frente al nuevo gran gasto que eso supone, pero el Rey resuelve que se construya la carretera y así se lo comunica el Conde de Floridablanca a la Diputación.

De acuerdo con el proyecto elaborado en el año 1792 por los técnicos Josef Antonio Arzadun y Juan Angos, el «Camino Real Carretil» entre Pamplona y Castilla comenzaría en el Portal de la Taconera y proseguiría por el portillo de Undiano, Puente La Reina, Cirauqui, Estella, Ayegui, Los Arcos y Viana. El camino tendría una longitud de «trescientos y quatro mil trescientos setenta y siete pies

castellanos desde el Portal de la Taconera de la Capital de este Reyno, hasta el confín de Castilla y Logroño». El presupuesto se estimaba en «tres millones quinientos y un mil ochocientos cincuenta y cinco reales fuertes». En cuanto a la anchura, «el camino lleva de ancho en toda su tirada veinte y quatro pies castellanos utiles de una esquina a la otra de las piedras cantoneras, y en parajes llanos con las vanquetas y zanjas (...) treinta y seis pies».

Como paso previo a la realización de las obras, en julio de 1797 se ordena el señalamiento del camino, acto que realiza Santos Angel de Ochandátegui e Ituño, Director de Caminos de la Diputación, quien informa del cumplimiento de su trabajo (en sendos informes fechados en septiembre de 1797 y abril de 1798), apuntando diversas correcciones y mejoras a los planos de Arzadun y Angos. En 1799 se estaba ya trabajando en la carretera de Pamplona a Logroño. No obstante, las obras estuvieron tiempo sin concluir y fue en 1832 cuando se acordó terminarlas.

A lo largo de sus más de 150 años de vida, el camino para carruajes, por el que posteriormente circularían los vehículos a motor, ha sido objeto de múltiples actuaciones. A título de ejemplo cabría mencionar, como más sobresalientes, la construcción en 1892 del puente de vigas metálicas de Puente la Reina (hundido en abril de 1982) y la eliminación progresiva de travesías urbanas, en ocasiones no exenta de la oposición del vecindario. (En junio de 1931, Mañeru expresaba su disgusto y descontento por la proyectada variante que «privaría a esta villa de uno de los mayores atractivos que tiene, cual es, el paso de vehículos de toda clase»).

3.2.2. Situación actual.

En los últimos años se está haciendo un esfuerzo para acondicionar todo el eje, de 86 kilómetros, con características técnicas modernas y sección 7/10 (7 metros de calzada y arcenes de 1,5 metros a cada lado), estando en ejecución en estos momentos siete obras importantes.

A efectos de su mejor estudio, la carretera podría ser dividida en dos itinerarios. En primer lugar el que conduce de Estella a Pamplona y en segundo, el que permite el acceso de Estella hacia el sur. Por lo que respecta al primer itinerario, hay que destacar que se trata de un tramo estratégico y fundamental, por constituir la salida más rápida de Estella y de su comarca hacia las redes europeas. Una buena comunicación con Pamplona por la N-III resulta vital para conectar con el futuro anillo de circunvalación de la capital y a continuación con la frontera de Irún, por la ruta de San Sebastián (Autopista Pamplona-Irurzun y futura Autovía Irurzun-San Sebastián) o por la ruta de Velate (que en un futuro próximo contará con un túnel para evitar el puerto). Otras vías posibles entre Estella y Pamplona -como el puerto de Echauri o la carretera de Campanas- no pueden ser consideradas, salvo en circunstancias excepcionales, como rutas alternativas.

El estado de este itinerario no es aceptable, aunque, por la próxima terminación de importantes obras, cuando este estudio sobre las carreteras de la Merindad de Estella aparezca publicado, la N-III habrá experimentado en alguno de sus tramos un cambio sustancial.

En un recorrido desde Pamplona hacia Estella nos encontramos en primer lugar con las obras de desdoblamiento a cuatro carriles del tramo Pamplona-Cizur. (Este tramo se ha convertido, por funcionalidad y por estética, en la mejor entrada a la capital). A partir de Cizur y hasta la localidad de Puente la Reina la carretera fue objeto de mejoras hace varios años, siendo especialmente notable la actuación en el puerto de El Perdón, al que se dotó de un tercer carril para vehículos lentos. La N-111 entre en Puente La Reina, localidad que, desde un análisis global del itinerario, requiere una variante.

A partir de Puente la Reina están en ejecución tres tramos de obras (Puente la

LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN DE ESTELLA Y DE SU MERINDAD: SITUACIÓN ...

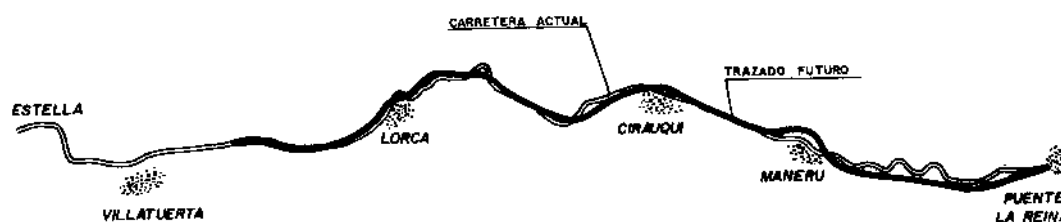


Gráfico 3. Trazado actual y futuro (en negro) de la N-III entre Puente la Reina y Villatuerta.

Reina-Mañeru, Mañeru-Cirauqui y Cirauqui-Villatuerta), con un presupuesto de 1.789 millones. Estas obras son técnicamente importantes y van a permitir contar, desde mediados de este año, con un nuevo trazado. El actual se caracteriza por tener acusadas pendientes, curvas de radios muy bajos, zonas de escasa visibilidad y una plataforma insuficiente.

Los proyectos ahora en ejecución, y próximos a finalizar, eliminan esas curvas y adecuan el trazado en planta y alzado a las condiciones geométricas de una velocidad específica de 100 kilómetros por hora. La nueva calzada dispondrá de una anchura similar a la hoy existente (7 metros) pero contará con arcenes de 1,5 metros a cada lado, ahora inexistentes. Además, en torno al 75% de los tramos en obras dispondrán de un carril para vehículos lentos, con un incremento considerable de los niveles de seguridad, comodidad y funcionalidad. A partir de Villatuerta, la N-III se desviará por la variante de Estella, cuyas obras han comenzado por la fase más urgente, que enlaza las carreteras de Logroño y de Vitoria.

En cuanto al segundo itinerario, entre Estella y Logroño, la situación es menos favorable. Entre Estella y Los Arcos la carretera necesita mejoras en planta y en alzado. La variante de Los Arcos es actualmente la única obra en ejecución. Discurre por el oeste de la localidad y une las carreteras de Sesma, Lazagurría, Mendavia y Viana.

Las dificultades de trazado se incrementan en el tramo entre Los Arcos a Viana. La carretera es aquí muy accidentada y difícil de mejorar. Por ello parece aconsejable que sin descuidar el acondicionamiento y la conservación de la N-III, se contemple la posibilidad de construir una conexión adicional con la Ribera del Ebro, mediante una vía que por Lazagurría y Mendavia, enlace con la autopista y con la carretera de la margen derecha del río.

Hecho este análisis se puede concluir que el itinerario Pamplona-Logroño sigue conservando un puesto de primer orden entre las vías de comunicación de la Merindad y que las actuaciones en ejecución, junto con otras a iniciar en un próximo futuro, situarán a este eje a la altura de lo deseable.

3.3. Itinerario Álava, Estella, Tafalla, Sangüesa.

Se trata de un eje transversal (uno de los escasos ejes transversales existentes en Navarra) que conecta por un lado a Estella con Vitoria y Bilbao (NA-132 A) y por otro con ciudades navarras como Tafalla y Sangüesa (NA-132). Este itinerario, de 103 kilómetros, desempeña una función de comunicación regional y comarcal.

Desde el punto de vista económico, la ruta tiene gran interés. En dirección hacia Tafalla por tratarse de la salida más corta, rápida y cónoda de Estella a la autopista de Navarra (también lo es al ferrocarril), y, a través de ella, a Aragón, Cataluña y Mediterráneo. Hay que tener en cuenta además que en el arranque de esta vía se encuentra el Polígono Industrial más importante de Estella.

Hasta hace poco tiempo la situación de la carretera Estella-Tafalla no era buena. Sin embargo, en los últimos años se han realizado obras de acondicionamiento (la fase

más reciente, de 500 millones, entre Oteiza de la Solana y el cruce de Artajona) que han hecho que la comunicación Estella-Tafalla experimente un cambio sustancial. La carretera presenta actualmente unas características excelentes. (Resta por ejecutar un pequeño tramo en proyecto, al paso por el Polígono Industrial de Noveleta, y para el futuro convendría plantear una salida directa de la carretera a la autopista, evitando el paso por el casco urbano de Tafalla).

A partir de esta última ciudad, el eje transversal cumple funciones menos significativas y la carretera no reúne las características deseables. El itinerario hacia Aibar y Sangüesa atraviesa el alto de Lerga, de trazado complicado y sinuoso. El acondicionamiento de este tramo sería muy costoso y no parece ahora justificado. (Actualmente, parte de los desplazamientos en dirección a Sangüesa, Huesca o el Pirineo, discurren por el itinerario que, a través de Valdizarbe, enlaza Puente la Reina con Campanas, y posteriormente conduce, por la carretera de Campanas-Uroz, a la carretera de Pamplona a Huesca).

Por lo que respecta a la conexión de Estella con Álava, reviste igualmente importancia por constituir el acceso más rápido a la zona industrial de Bilbao y al puerto marítimo. Este recorrido discurre en el tramo Estella-Acedo sin grandes problemas, siguiendo la llanura del Ega y en las proximidades del trazado del desaparecido ferrocarril de vía estrecha Estella-Vitoria.

A partir de Acedo, la carretera, que suma en este punto el tráfico de la ruta Vitoria-eje del Ebro, entra en tramos con mayores dificultades. En primer lugar el puerto de Arquijas y posteriormente, ya en tierras alavesas, el de Azaceta, que si bien ha sido objeto de mejoras, sigue teniendo un difícil trazado. A medio plazo, resultaría de interés para Estella y su Merindad el análisis de esta comunicación y la realización de obras profundas de mejora.

3.4. Itinerarios Estella-Guipúzcoa y Estella-Andosilla.

Los itinerarios Estella-Guipúzcoa (NA-120) y Estella-Andosilla (NA-122) conectan el sur de la Merindad y la ciudad de Estella con el corredor de la Barranca y con Guipúzcoa. Tienen una función secundaria y registran una menor intensidad de tráfico.

En dirección Estella-Guipúzcoa, la orografía juega un papel determinante. En los primeros kilómetros la ruta asciende a Abárzuza y Lezáun, sirviendo igualmente de acceso a los valles de Yerri y de Guesálaz. Este primer tramo de carretera no se encuentra en buenas condiciones y requiere actuaciones de acondicionamiento a corto plazo. Pasado el llano de Lezáun, la carretera continúa ascendiendo por la unión entre las sierras de Urbasa y Andía. En la cumbre del puerto de Lizarraga existe un túnel, que da paso, en un marco de gran belleza, al corredor de la Barranca.

Las dos caras del puerto y el citado túnel han sido recientemente objeto de diversas obras, que, como es lógico, no pueden eliminar las dificultades del trazado. Pese a todo, es ésta la comunicación más directa con la Barranca y con Guipúzcoa, ya que la otra ruta, la de Estella a Olazagutía por Urbasa, es ante todo una vía de comunicación con los Valles de Allín y de los Améscoas y una vía con vocación turística. (La carretera tiene como punto peligroso el paso por las Peñas de San Fausto, que va a exigir la construcción de un túnel artificial para evitar el riesgo de los desprendimientos).

De Estella en dirección hacia San Adrián y Calahorra, la carretera discurre con mayor facilidad y sin dificultades de trazado. Este itinerario interconecta las poblaciones de Allo, Lerín, Andosilla y San Adrián, alcanzando en esta localidad el llamado Eje del Ebro. Asimismo es otra vía de salida a la Autopista Vasco-Aragonesa, al ferrocarril y a la carretera de Madrid. En líneas generales, puede considerarse la situación de ese tramo de carretera como adecuado y suficiente para cumplir el papel

de vía de conexión entre una parte de la Ribera estellesa y los mercados del Norte y del Sur.

3.5. Eje del Ebro.

En la ribera occidental del Ebro se asientan diversas localidades que se caracterizan por su importante volumen de población y por su dinamismo creciente. Siguiendo el curso de las aguas nos encontramos, dentro de la Merindad y por este orden, con Mendavia, Lodosa, Sartaguda, Cárcar, Andosilla, San Adrián y Azagra. En todas ellas se ha desarrollado, con mayor o menor fuerza, una industria de transformación del sector agroalimentario de alta cualificación, lo que ha convertido a esta zona en un área de desarrollo económico considerable.

El proceso de desarrollo económico de la zona no se corresponde en absoluto con la situación actual de la carretera (NA-134), que es muy estrecha y presenta curvas de escaso radio. Por sus inadecuadas características, ni siquiera cumple en buenas condiciones la función de intercomunicar las distintas localidades.

Es por tanto patente la necesidad de adecuar el eje del Ebro en todo su recorrido (en la Merindad de Estella, desde Logroño hasta Azagra; fuera de dicha Merindad, desde Milagro hasta Tudela) y de proceder a la mejora en planta y en alzado de la ruta, poniendo en servicio una sección transversal suficiente: 7 metros de calzada y arcenes a cada lado de 1,5 metros. Asimismo, resulta de gran interés abrir buenas conexiones desde el corredor a varias zonas próximas más deprimidas, como, por ejemplo, el área de Los Arcos, Torres del Río, Bargota, etc., para que se vean favorecidas por el dinamismo económico.

El Gobierno de Navarra ha comenzado ya los trabajos de adaptación del eje a las características técnicas apuntadas. En el recorrido correspondiente a la Ribera occidental se encuentran en fase de ejecución dos obras entre Lodosa y Mendavia, con un presupuesto de 544 millones. No obstante, sería aconsejable dar al esfuerzo inversor el mayor ritmo posible para completar todo el itinerario cuanto antes.

3.6. Itinerario Acedo-Los Arcos-Sesma-Lodosa.

El itinerario Acedo-Los Arcos-Sesma-Lodosa (NA-129) ha sido incluido por Decreto Foral de junio de 1987 dentro de la Red Comarcal. Sin embargo, en estos momentos no desempeña exclusivamente funciones propias de dicha red, sino que forma parte de una ruta de largo recorrido, constituyendo en cierto modo un caso atípico.

Este itinerario soporta un considerable volumen de tráfico, que procedente de la zona norte (Álava, Vizcaya, etc.) se dirige por la carretera de Vitoria a Estella hasta Acedo y desde ahí, por Los Arcos, Sesma y Lodosa, hacia las Comunidades del sur. Ni siquiera la apertura de la Autopista Vasco-Aragonesa se ha conseguido eliminar este tráfico de largo recorrido, que con el paso por la Merindad de Estella no persigue otro objetivo que el de seguir un itinerario más corto.

4. LA CIRCULACIÓN EN LA CIUDAD DE ESTELLA

La ciudad de Estella se asienta en un espacio físico reducido, y por los accidentes naturales -el río y las colinas que rodean la ciudad- carece de posibilidades de expansión. A causa de ello, las vías internas son insuficientes e inadecuadas para dar servicio a un tráfico creciente, que además se incrementa con los vehículos que se ven obligados a cruzar el casco urbano por la inexistencia de un anillo de circunvalación.

Este problema, que se ha agudizado en las últimas décadas, es en realidad muy

antiguo. Cabe remontarse a la construcción de la carretera de Pamplona a Logroño, cuyo trazado discurrió en un primer momento por el barrio de San Pedro y posteriormente por el de San Miguel. A finales del siglo XIX la carretera entraba por la calle Ezpoz y Mina y seguía por la calle Carreteras hasta el puente del Azucarero, junto al que arrancaba la carretera de Estella a Echarri Aranaz. El paso urbano era estrecho y, según reiterados escritos de los vecinos y del ayuntamiento a la Diputación, representaba «un verdadero peligro para personas, caballerías y carros y un constante semillero de desgracias».

A pesar de que se realizaron diversas obras para ensanchar las calles, derribándose varios edificios con subvención económica de la Diputación, en abril de 1904 el Ayuntamiento solicita que la carretera se dirija por otra dirección, petición que la Dirección de Caminos considera entonces «imposible» de atender. Posteriormente, la Dirección de Caminos entendió que la peligrosidad de la travesía exigía la construcción de la variante y en el año 1928 comenzaron a estudiarse distintas soluciones, optándose al final por la llamada variante del túnel.

Con el paso del tiempo esta variante ha perdido su carácter y su función, para convertirse en una travesía urbana que soporta una intensidad de tráfico superior a 10.000 vehículos día. Por otra parte, el tráfico en ruta hacia Vitoria o San Sebastián, incluido por supuesto el pesado, tiene que atravesar el casco urbano utilizando para ello el estrecho paso del puente del Azucarero, verdadero cuello de botella de la circulación por la ciudad. En respuesta a esta situación, el Gobierno de Navarra ha incluido en el programa de inversiones la ejecución de una variante exterior que evite el paso de vehículos, sobre todo pesados, por el interior del casco urbano, y que reduzca el nivel de peligrosidad de la carretera.

El proyecto de variante consta de tres fases. La primera arranca en Villatuerta (N-111), rodea a esta localidad por el Oeste, cruza la carretera de Estella a Tafalla (NA-132) y a continuación el río Ega, para acender hasta la ruta de Estella a Allo (NA-122). La segunda fase enlaza esta carretera con la carretera a Logroño (N-111). Y finalmente la tercera une la carretera de Logroño con la de Estella a Vitoria (NA-132 A).

De común acuerdo con el Ayuntamiento, el Gobierno ha dado prioridad a la tercera fase, por ser la que en mayor medida contribuye a evitar el paso de vehículos pesados por el interior de la ciudad. Las obras de dicha fase comenzaron hace unos meses. Tienen un presupuesto de 426 millones de pesetas y consisten en una carretera de 3.500 metros de nuevo trazado, que rodea por el Este la localidad de Igúzquiza. Las características técnicas son similares a las del eje Pamplona-Logroño (calzada de 7 metros y arcenes de 1,5) y, aunque el desnivel no es alto, se ha incluido una vía lenta de 1.000 metros de longitud.

La variante de Estella es una obra globalmente beneficiosa y positiva para el desarrollo futuro de la ciudad. Además de desviar los tráficos de largo recorrido, la variante externa, junto con las mejoras generales en la red de carreteras, facilitará el desarrollo económico y social y representará un atractivo para posibles iniciativas empresariales.

De cualquier forma, el problema del tráfico urbano no se resuelve exclusivamente con la variante. Para ordenar la circulación interna son necesarias otras actuaciones. Entre ellas, la eliminación del problema del paso por el puente del Azucarero, la remodelación de las intersecciones y la construcción de aparcamientos.

Como ya se ha indicado, el principal cuello de botella de la ciudad se deriva de la necesidad de que todos los tráficos pasen por el puente del Azucarero, que, a pesar de haber sufrido numerosas obras de mejora, no dispone de anchura y de accesos suficientes. Ya en diciembre de 1906, el ingeniero autor de un anteproyecto de ensanchamiento del puente decía con acierto: «Dicho puente resulta deficiente para el tránsito que por él se hace y lo será tanto más, cuanto más se perfeccionen los medios de locomoción, aumentando los peligros que esto lleva consigo».

LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN DE ESTELLA Y DE SU MERINDAD: SITUACIÓN ...

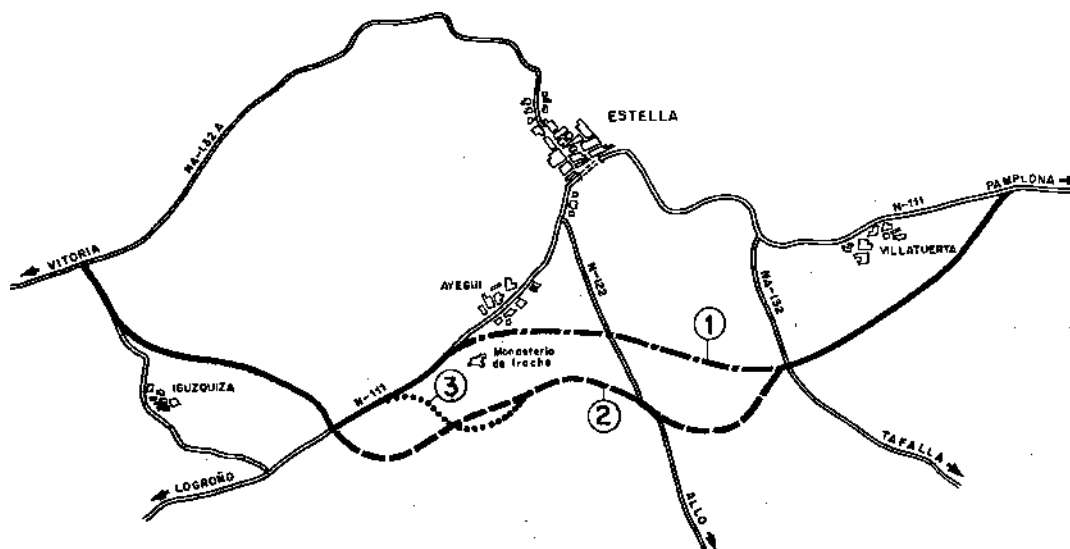


Gráfico 4. Variante de Estella. La futura carretera nace poco antes de Villatuerta. Tras atravesar la carretera a Tafalla, cruza la de Allo y conecta con la de Logroño. Para este tramo se estudian tres alternativas diferentes: una más interna (1) y dos más exteriores (2 y 3). La variante finaliza con el tramo de enlace entre la carretera a Logroño y la carretera a Vitoria, tramo que se encuentra ya en ejecución.

Hace unos años, la Diputación Foral proyectó la construcción de un nuevo puente en sustitución del actual. La diversidad de puntos de vista sobre la oportunidad de derruir o no el puente del Azucarero hizo que la obra no se llevara a cabo. En fechas más recientes, Gobierno de Navarra y Ayuntamiento han considerado como mejor solución la de mantener el puente del Azucarero para el tráfico de una dirección y construir un nuevo puente, aguas arriba, para el tráfico de la otra. La decisión es sin duda la más acertada, pues permitirá diversificar los tráficos y reducir sensiblemente los problemas circulatorios.

El proyecto del nuevo puente, que se instalará en el lugar elegido por el Ayuntamiento, se encuentra ya en fase de elaboración. La obra será financiada y ejecutada por el Gobierno de Navarra.

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS DE TRAFICO (I.M.D-)

| | V-VIII 89 | IX-XII 89 |
|------------------------------|-----------------------|--------------|
| | Vehículos (% pesados) | |
| - N-111 (Pamplona-Logroño) | | |
| Pamplona-Cizur | 12.918 (5,9%) | 7.392 (5,7%) |
| Astráin-Puente | | 6.449 (7,7%) |
| Puente La Reina | 6.270 (9,3%) | |
| Travesía de Estella | 8.182 (6%) | 10.787 (5%) |
| Luquin-Los Arcos | | 3.031 (5,7%) |
| - NA-132 (Estella-Tafalla) | | |
| Acceso a Tafalla | 858 (18,9%) | |
| Olleta-Aibar | | 355 (11,7%) |
| - NA-132-A (Estella-Vitoria) | | |
| Estella-Las Cadenas | 4.254 (6,8%) | |
| Acedo-Límite Alava | 2.120 (8%) | |
| - NA-120 (Estella-Guipúzcoa) | | |
| Estella4Abárzuza | 2.912 (6,9%) | 2.771 (4%) |
| Echarri-Guipúzcoa | 516 (6,9%) | |

CARLOS ERCE EGUARAS

| | V-VIII 89 | IX-XII 89 |
|---|-------------------------------|---------------|
| | Vehículos (% pesados) | |
| - NA-134 (Eje del Ebro) Azagra-San Adrián Cadreita-Los Abetos | 1.972 (18,9%) 3.387(21,8%) | 4.614 (21,9%) |
| - NA-129 (Acedo-Lodosa) Los Arcos-Sesma | 1.104 (9,3%) | 1.056 (7,7%) |

FUENTE: Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. En estos momentos se está realizando el programa de aforos de carreteras. Se dispone de los datos relativos a los períodos mayo-agosto del 89 y septiembre-diciembre del 89. En el cuadro aparecen los datos de las estaciones aforadas en dichos períodos. Entre paréntesis, el porcentaje medio de vehículos pesados.

OBRAS MAS IMPORTANTES Y PRESUPUESTOS

1) OBRAS EN EJECUCIÓN

| Carretera | Tramo | Millones ptas. |
|-------------|-------------------------------|----------------|
| - N-111 | Puente la Reina-Mañeru | 625 |
| | Mañeru-Cirauqui | 483 |
| | Lorca-Villatuerta | 681 |
| | Variante de Estella. Fase III | 405 |
| | Vanante de Los Arcos | 447 |
| - NA-134 | Lodosa-Mendavia. Fase I | 212 |
| - NA-122 | Estella-Allo | 110 |
| - Red Local | Los Arcos-Lazagurría | 360 |
| | Ancín-Urbiola | 94 |
| | | 3.417 |

2) OBRAS EJECUTADAS 1988-1990

| Carretera | Tramo | Millones ptas. |
|-------------|--------------------------|----------------|
| - N-III | Intersección Villatuerta | 94 |
| | Variante Viana | 56 |
| - NA-132 | Tramo de Acedo | 28 |
| | Oteiza-Artajona | 498 |
| - NA-120 | Puerto de Lizarraga | 120 |
| - NA-122 | Puente de Lerín | 74 |
| - NA-134 | Variante de Azagra | 36 |
| | Andosilla-San Adrián | 42 |
| | Puente Mendavia | 24 |
| - Red Local | Estella-Zudaire | 89 |
| | | 1.061 |

FUENTE: Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- ALTADILL, Julio: «Geografía del País Vasco Navarro». Provincia de Navarra. Tomo I.
 BIELZA DE ORY, Vicente: «Tierra Estella. Estudio Geográfico» (1972).
 MARÍN ROYO, Luis María: «Caminos, Postas y Correos». Temas de Cultura Popular. Número 327.
 URABAYEN, Leoncio: «Una interpretación de las comunicaciones en Navarra» (1927).
 Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones: «Avance del Plan de Carreteras de Navarra» (1987) y Archivos.