

PROPUESTAS DE REORDENACION VIARIA EN EL PAIS VASCO: EN TORNO AL FERROCARRIL DE VIA ESTRECHA EN GUIPUZCOA (1920-1936)

Recibido: 1991-03-25

Elena LEGORBURU FAUS

Universidad de Deusto, Campus de San Sebastián
Paseo de Mundaiz, 50.- 20012, SAN SEBASTIAN

RESUMEN: PROPUESTAS DE REORDENACION VIARIA EN EL PAIS VASCO: EN TORNO AL FERROCARRIL DE VIA ESTRECHA EN GUIPUZCOA (1920-1936)

Durante el primer cuarto del siglo XX, Guipúzcoa logra completar su extensa red de ferrocarriles. Basándose en ella, las autoridades económicas y políticas de la provincia propondrán una reordenación viaria que replanteará las jerarquías del transporte ferroviario y de los enclaves portuarios que regían hasta entonces en Guipúzcoa y Vizcaya.

Palabras Clave: Bilbao, Pasajes, País Vasco, España, Infraestructura, Transportes, Ferrocarriles.

LABURPENA: EUSKAL HERRIKO TRENBIDE-ANTOLAKETARI BURUZKO PROPOSAMENAK: GIPUZKOAKO BIDE ESTUKO TRENBIDEEN SAREA (1920-1936)

XX mendeko lehenengo laurdenean zehar, Gipuzkoak bere bide estuko trenbideen sarea osatzea lortuko du. Hau aprobetxatuz, probintziako agintari ekonomiko eta politikoei proposamen batzuk aurkeztu zituzten, trenbideen sarea berrantolatatu nahirik. Asmo hauek, azken finean, birplanteamendu bat sortu zuten, Gipuzkoa eta Bizkaiko portu eta trenbideko garraioaren lehentasuna kolokan jarritz.

Gako Hitzak: Bilbo, Pasaia, Euskadi, Espainia, Infraestrutkura, Garraioak, Trenbideak.

ABSTRACT: PROPOSALS FOR A REARRANGEMENT OF COMMUNICATION ROUTES IN THE BASQUE COUNTRY. ABOUT THE ONE-METRE TRACK RAILWAY IN GUIPUZCOA. (1920-1936)

In the first quarter of the twentieth century, Guipuzcoa succeeds in completing its large railway network. Based upon it, the economic and political authorities of the province put forward a rearrangement of the railway layout that was to give a new dimension to the hierarchies of the train transportation and the port enclaves that had so far prevailed in Guipuzcoa and Vizcaya.

Key Words: Bilbao, Pasajes, Basque Country, Spain, substructure, transportation, railroads.

1.- EL TENDIDO DE LOS FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA EN GUIPUZCOA

Uno de los fenómenos más interesantes al que asistimos en el estudio del moderno trazado de las vías de comunicación en Guipúzcoa es el de la extensión y magnitud que adquirieron en ella los ferrocarriles de vía estrecha. La provincia se hallaba servida por la línea Madrid-Irún de la Compañía del Norte desde 1864. No obstante, la pujanza y el dinamismo que comenzaba a experimentar por aquellas fechas generaron nuevas necesidades que debieron ser solventadas por empresas privadas en un primer momento, y con la participación de la Provincia entrado el siglo XX.

Estas iniciativas legaron una tupida red de ferrocarriles de vía de un metro de ancho, que ya en 1925 corría por todo lo largo de los principales valles de la provincia - con la salvedad del correspondiente al río Oria, servido mayormente por la Compañía del Norte-. Los trazados obedecían a la demanda de las poblaciones guipuzcoanas que desde 1840, pero sobre todo desde 1876, comenzaron a despuntar por su moderna industrialización. Dispersas éstas a lo largo de las cuencas fluviales, eran conscientes de la necesidad de un medio de transporte que enlazase los centros manufactureros con sus mercados próximos, o con los puntos de embarque de la producción, sus materias primas y combustible. De ahí la interconexión de la red ferroviaria con los principales puertos vascos (Pasajes y Bilbao).

Tampoco fueron ajenas al fenómeno las villas turísticas. Las playas y los balnearios de moda de la "Belle Époque" se aseguraban el cómodo traslado de su distinguida clientela por medio del ferrocarril. Este les garantizaba, además, un eficiente abastecimiento de las necesidades derivadas de su mantenimiento y diversión. La vía estrecha añadía a todo ello el atractivo de su bajo coste de construcción.

El mapa ferroviario se convirtió, de este modo, en el reflejo fiel del despegue económico y demográfico que experimentó la provincia desde mediados del siglo anterior -véase MAPA 1-.

1.1.- LOS FERROCARRILES DE VIAJEROS

1.1.1.- El Ferrocarril "Anglo-Vasco-Navarro"

La Ley del dieciseis de Julio de 1882 otorgó la construcción y explotación del que iba a ser conocido como "Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro" a los hermanos alaveses Herrán, sin subvención alguna por parte del Estado. Estos sólo consiguieron poner en explotación dieciocho kilómetros en la Llanada alavesa, y realizar un conjunto de obras inacabadas entre Salinas y Escoriaza.

En 1897 quebró la sociedad que habían formado los Herrán con la colaboración inglesa. Fue incautada por el Estado, que se hizo cargo de las obras y de su explotación.

En 1914, el ingeniero Faquineto logra un crédito para este ferrocarril, del Gobierno presidido por Dato, que se había mostrado propicio a la realización de obras públicas. Para agilizar los trabajos, las Diputaciones alavesa y guipuzcoana, conjuntamente con el Ayuntamiento de Vitoria, anticipan dos sumas de 2.550.000 y 1.200.000 pesetas. Fruto de esta actividad, el tres de noviembre de 1919 tiene lugar en Modragón la inauguración de la sección de Vitoria-Norte. En este solemne acto, el

ministro de Fomento procede a la lectura de un Real Decreto que destina 400.000 pesetas para la sección de Estella, prometiendo también acometer el ramal de Oñate a San Prudencio.

La Ley de cinco de marzo de 1920 dio forma legal y garantías para su terminación. Disponía, por un lado, la terminación de la sección Vitoria-Estella hasta su empalme en Los Mártires y Vergara, con cargo al Estado. Por otro lado, daba inicio a la construcción del ramal citado. Tras sucesivas ampliaciones del presupuesto inicial, la inauguración del ramal tuvo lugar en 1923.

1.1.2.- El Ferrocarril de la Costa

Se inicia en la provincia de Vizcaya y transcurre, en gran parte, paralelo a la línea costera. Al llegar a Guipúzcoa, se bifurca a la altura de Málzaga. De allí parte una sección hasta San Sebastián y otra a Zumárraga. En esta villa, la proximidad de esta estación con la del Norte facilita toda serie de transbordos.

Este tendido formaba parte de un plan que contemplaba la construcción de una vía férrea desde Oviedo hasta la frontera francesa. Su trazado, independiente a la red radial que inundaba la mayor parte del territorio español, buscaba ponerse al servicio de las necesidades de las áreas geográficas que atravesaba.

La línea fue construida de forma escalonada en tres tramos, al frente de los cuales se erigieron sendas compañías: de Bilbao a Durango -abierto en 1882-, de Durango a Zumárraga -en 1889-, y su prolongación hasta San Sebastián, inaugurada el veinte de diciembre de 1900. A juicio de Luis Castells, todas ellas mantenían estrechos nexos entre sí, de consejeros comunes y de conexiones financieras. Estas circunstancias facilitarían el proceso de fusión al que asistieron en 1906. Nace entonces la firma "Ferrocarriles Vascongados", con un capital social de veinte millones repartidos en cuarenta mil acciones, cuya mayor parte figura en manos vizcainas.

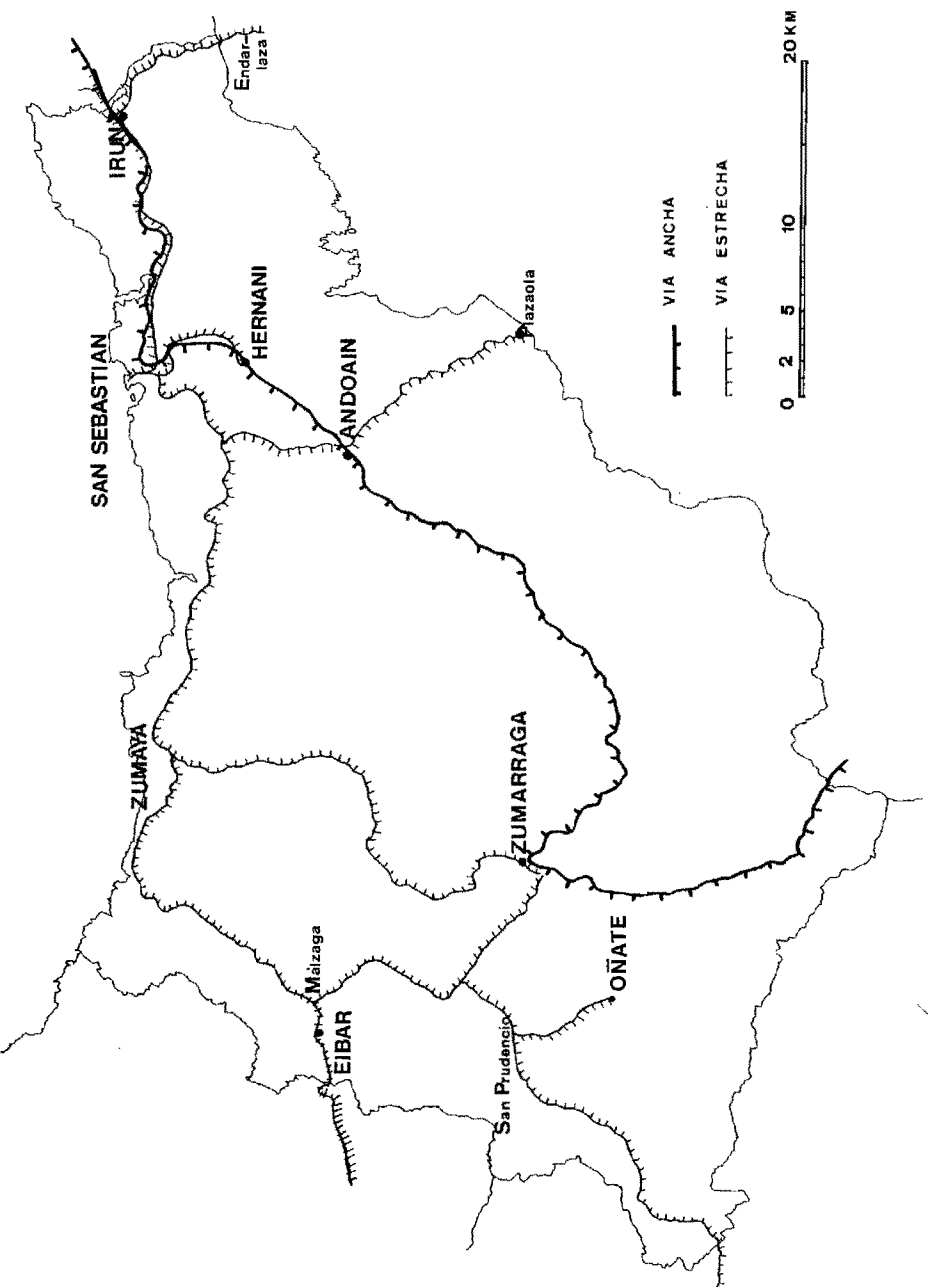
Esta misma empresa era la responsable del "Ferrocarril eléctrico de Hernani a San Sebastián", popular tranvía que cubría un trayecto de doce kilómetros de extensión en los alrededores de la capital, en una vía de 0'75 metros de anchura.

1.1.3.- El Ferrocarril eléctrico de San Sebastián a Hendaya

La empresa de los Vascongados tenía puestas sus miras en la consecución de este tramo desde tiempo atrás, por considerarlo como colofón del Ferrocarril de la Costa:

"La razón de llevar la vía hasta Irún nace principalmente de este carácter que desde el punto de vista del interés general define la línea; carácter que le impone la condición de independencia de las vías radiales a la vez que la relación por encuentro con ellas en sus extremos; y si terminara en San Sebastián, afluyendo a la vía de

1.- El dictamen de la Comisión de Fomento de la Diputación de Guipúzcoa recogía la cifra de 1.460.000 pts. para el presupuesto global de la obra, que era la misma suma que había estimado el Ayuntamiento de Oñate. La estimación resultó ser insuficiente, lo que obligó a incrementarla hasta 3.379.421'80 pts. por sucesivas Reales Ordenes.



*Madrid a Irún, resultaría por sólo 20 Kilómetros de recorrido mercenaria de la vía ancha, y dueña ésta de la llave de la frontera, impondría por tan escaso recorrido la ley al tráfico exterior de exportación.*²²

El once de mayo de 1910 se procedió a la firma del contrato de construcción. La línea hasta Irún se inauguró en octubre de 1912, y un año más tarde tenía lugar la de su extensión hasta la población de Hendaya, en el país vecino.

1.1.4.- El Ferrocarril del Plazaola o de Leizarán

Era éste obra de la Sociedad Minera Guipuzcoana, que lo abrió al servicio el veinticinco de enero de 1914. Con él se logró enlazar Pamplona con Lasarte, San Sebastián y Pasajes. Su trayecto discurría por el guipuzcoano valle del río Leizarán; una vez en Navarra, se detenía en las poblaciones de Leiza, Lecumberri e Irurzun, entre otras, hasta llegar a la capital, donde enlazaba con el Ferrocarril del Norte.

Supuso una reducción de 45 Km. sobre el recorrido anterior entre las dos capitales. "Huelga, por tanto, el declarar que la pública predilección se ha pronunciado desde el primer momento por el nuevo itinerario, el cual nada tiene por otra parte que ceder al antiguo en cuanto á bellezas en el orden natural y alardes de ejecución en el orden ingeniero."^{2b}

1.1.5.- El Ferrocarril de Irún a Elizondo

Se adentraba en tierras navarras a través del valle del río Bidasoa, extendiéndose a lo largo de su margen izquierda. La línea transcurría por Behobia, Enderlaza, Alcayaga-Vera, Lesaca-Echalar, Sumbilla y Santesteban, entre otras localidades. Las obras, iniciadas a finales del año 1912, permitieron que se inaugurara ya en febrero de 1916 el primer tramo, Irún-Santesteban, de una longitud de 38 Kilómetros. El segundo y último tramo, con una longitud de doce Kilómetros, finalizaría pocos meses después.

1.1.6.- El Ferrocarril eléctrico del Urola

Es ésta la última línea construida, si bien su primer proyecto se remonta a 1887. En aquella ocasión se trataba de una obra del ingeniero D. Pablo de Alzola, por encargo de los Ayuntamientos del Valle del Urola. Las gestiones no prosperaron por la falta de un clima propicio en los círculos financieros. Los inversores se retrajeron a la vista de los primeros fracasos económicos que experimentaban algunos ferrocarriles construidos con anterioridad.

Habría que esperar a la Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 1908, que incluía entre los trayectos el de Zumárraga a Zumaya, para que se retomasen aquellas iniciativas. La recientemente creada Compañía de Ferrocarriles Vascongados encomendó un nuevo proyecto al ingeniero D. I. Manuel Alonso Zavala. Conseguida su aprobación, la subasta de las obras salió el año 1915. Hubo de ser

2.- *Memoria del Ferrocarril de vía de un metro de Elgoibar a San Sebastián*, Bilbao, 1890. Citado por CASTELLS, Luis, 1987, p. 89.

2b.- vol. I, p. 138.

declarada desierta por falta de licitadores³. La Diputación guipuzcoana, deseosa de dotar de línea férrea a las villas del Urola, consiguió finalmente la adjudicación, por R. O. de cinco de octubre.

La línea salía de Zumárraga y recorría 34'4 Kilómetros hasta su enlace con el ferrocarril de la costa en la estación Zumaya-Empalme. De allí partía un ramal de 2'2 Kilómetros hasta el puerto de Zumaya. Con este último se buscaba la modernización del transporte de las mercancías hasta su embarque. Esta tarea venía siendo realizada por medio de carros, medio que no se hallaba en consonancia con la importancia que estaba adquiriendo el puerto para el cabotaje.

1.2.- LOS FERROCARRILES MINEROS

En la década de los años veinte, hallamos en Guipúzcoa cinco ferrocarriles mineros de tracción a vapor en funcionamiento. Suponen un tendido de casi treinta kilómetros de vía que presenta diversos anchos, todos ellos inferiores a un metro.

CUADRO 1: LOS FERROCARRILES MINEROS EN GUIPUZCOA

<u>RECORRIDO</u> (m.)	<u>EXTENSION</u> (m.)	<u>ANCHO DE VIA</u> (m.)
Oyarzun-Estación de Rentería	8.959	0'60
Minas de Mutiloa-Ormaiztegui	5.000	0'75
Artiaga-Igurutzeta	1.100	0'92
Coto Minero Irún-ferrocarril de Endarlaza	3.000	0'92
Oyarzun-Pasajes	11.300	0'75

(Fuente: Anuario(s) Estadístico(s) de España)

1.3.- OTROS PROYECTOS

El directorio civil de Primo de Rivera -1925-1929- inauguró una fase de inversiones del Estado en grandes empresas de obras públicas y de infraestructura. Durante estos años, fueron canalizados 754'5 millones de pesetas a través del Presupuesto Extraordinario y 1517 millones de pesetas mediante la Caja Ferroviaria del Estado, hacia actividades estrechamente relacionadas con las industrias de bienes de inver-

3.- La Cámara de Comercio responsabiliza de este retraimiento a las sumas previstas por el presupuesto del proyecto, que se mantenían según habían sido previstas en el proyecto de 1910. Tales cantidades resultaban deficientes a todas luces tras el incremento de los precios que había supuesto la Gran Guerra.

sión. Uno de los pilares centrales de esta política lo constituyó el Estatuto Ferroviario de 1924⁴.

Los resultados de esta política se tradujeron en la renovación del parque móvil, mejoras en la electrificación de las líneas y creación de dobles vías en todo el territorio peninsular. Guipúzcoa, contagiada del dinamismo reinante, asiste a la presentación de nuevas proposiciones de tendidos. No obstante, la saturación de líneas que se había conseguido alcanzar no propiciaba nuevas construcciones, por lo que unas y otras fueron rechazadas.

La Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, por ejemplo, inició un expediente en el que solicitaba la construcción de un ramal de vía estrecha que, partiendo de Hernani, terminase en el Kilómetro 3'06 del ferrocarril estratégico de Andoain a Lasarte, esto es, en Urnieta. El proyecto recibió la aprobación y el visto bueno de la Diputación de Guipúzcoa. Esta procedió a remitir el expediente al Ministerio de Fomento, momento a partir del cual finaliza la información de la que disponemos.

Otra de las iniciativas fue la promovida por D. Luis Olasagasti y Medina, presidente de la sociedad "Construcciones Luis Olasagasti" S.A. El objeto que perseguía era el de establecer un ferrocarril eléctrico secundario, de ancho de un metro, para el servicio público entre Añorga y San Sebastián. El trazado afectaba a dos cruces de la Carretera Nacional de Madrid, lo que motivó la intervención de la Corporación provincial guipuzcoana. Esta, tras haber escuchado el dictamen del Director de Caminos Provinciales, se vio obligada a informar desfavorablemente del proyecto al Ayuntamiento donostiarra, erigido en su promotor. Las razones aducidas fueron, por un lado, los nuevos obstáculos que dicho ferrocarril imponía al tránsito por carretera; por otra, que el trayecto estaba suficientemente servido "carretilmente y también por vía férrea con el tranvía de Tolosa"⁵.

A mediados de 1925 se iniciaría un nuevo expediente. En esta ocasión, el promotor era la Sociedad "Almacenes de Lezo-Pasajes", por mediación de su presidente, D. Felix Gorospe. Aspiraba aquélla a recabar la autorización para un ferrocarril eléctrico que partiese de Pasajes de San Juan, pasara por la Universidad de Lezo y llegase a Rentería; en esta última localidad enlazaría con el tren eléctrico de San Sebastián. Una vez más hubo de negarse la Comisión provincial, alegando los irreparables perjuicios que el trazado podría causar al vecindario de Rentería. Se aludieron también a los daños que hubiesen podido infligirse a la Papelera Española y a la Sociedad General del Puerto de Pasajes.

En 1925 podemos dar por concluida la construcción de vías férreas guipuzcoanas. A juicio de la Cámara de Comercio, tan sólo se hacían notar algunas carencias

4.- Para una mayor información sobre el debate planteado acerca de estas inversiones, ver: PALAFOX, Jordi, "Contradicciones del capitalismo español durante la depresión económica de los años treinta", *ICE-Revista de Economía*, 514; "La crisis económica", *Revista de Occidente*, 7-8; HERNANDEZ ANDREU, Juan: "Algunos aspectos de la depresión económica estructural española: 1925-1934", *Cuadernos Económicos de ICE*, 10; GARCIA DELGADO, José Luis: "Tensiones y problemas en la economía española de los primeros años treinta", en *VV.PP., Octubre 1934: Cincuenta años para la reflexión*, Madrid, 1985.

5.- Sesión celebrada el 19 de enero de 1926.

"como son la prolongación de Zumárraga a Legazpia, la de Zumaya a Zarauz a Guetaria, la de Deva a Motrico, y un enlace directo del Ferrocarril de Vitoria a Los Mártires con el del Urola"⁶. La longitud global de estos trayectos no alcanzaba los veinte kilómetros, lo que permitía a la Cámara de Comercio parangonarse con optimismo a las potencias europeas más desarrolladas -véase CUADRO 3-

CUADRO 2: LINEAS DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA QUE ATRAVIESAN GUIPUZCOA. - 1927

LINEA	EXTENSION (Km.)	EMPLEADOS (num.)	VAGONES (ud.)	LOCOMOTORAS (ud.)
Vascongados	158	1.049	1.111	50
Pamplona-Lasarte	85	174	106	9
Estella-Mártires	60	173*	187	11
Bidasoa	56	139	57	7
Urola	37	143	99	10
SS-Frontera	33	255**	69	12

(*): El dato es de 1925

(**): La cifra incluye a los empleados en la línea San Sebastián-Hernani, perteneciente a la misma empresa.

(Fuente: Anuario Estadístico de España.- 1927)

CUADRO 3: DENSIDAD DE LAS REDES FERROVIARIAS EUROPEAS

NACIONES	KM DE FC.	METROS FC./KM2	METROS FC./HAB.
Alemania	63.760	118	0,98
Bélgica	8.814	291	1,18
Francia	65.290	129	1,66
Inglaterra	37.717	119	0,83
Italia	17.634	62	0,50
Suiza	4.875	117	1,28
España	15.840	32	0,81
GUIPUZCOA	353	196	1,28

(Fuente: CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE GUIPUZCOA: Memoria Comercial e Industrial correspondiente al año 1925, San Sebastián, 1926)

Las numerosas compañías responsables de los distintos tramos de la red se convirtieron pronto en un obstáculo para un fluido funcionamiento. Las diferencias de anchura en los tendidos suponían, en opinión de Castells, "una desconexión con la vía principal, la del Norte, con un ancho de vía distinto y el consiguiente desajuste y entorpecimiento para unos intercambios comerciales rápidos y menos costosos"⁷.

6.- *Memoria Comercial e Industrial correspondiente al año 1925, San Sebastián, 1926.*

7.- Op. cit., p. 87.

Ya en 1919, un grupo de diputados provinciales presentaron una moción ante la Comisión Provincial con la que esperaban paliar los daños derivados de aquella situación. Sugerían la provincialización de los ferrocarriles y tranvías de Guipúzcoa con el fin de coordinarlas y terminar de una vez con las divergencias que mantenían acerca de materiales, trazados de líneas, conexiones y "diversidad de miras de sus administraciones". Tal heterogeneidad, alegaban, había impedido hasta entonces la necesaria coordinación del sistema de comunicaciones. Por otro lado, la unificación que propugnaban no parecía posible en el marco de la empresa privada porque sería costosa y poco productiva a plazo inmediato. Todas estas razones señalaban a la Excm. Diputación de Guipúzcoa como la más apropiada para acometer la tarea propugnada, en nombre del interés general⁸.

La moción fue tomada en consideración. Los diputados D. José de Orueta y D. Ignacio Pérez Arregui fueron designados para que realizasen el estudio correspondiente en unión con los representantes que para el mismo fin designara la Diputación vizcaína. El proyecto no prosperaría. No obstante, parece que su espíritu trascendió en el ánimo de la Corporación provincial. A partir de ahora, se observa un incremento de su papel en las iniciativas que se adopten posteriormente con motivo de construcciones, electrificaciones y otros temas referentes a la red.

2.- LA CUESTION DEL ANCHO DE VIAS O LA REORDENACION DEL ESPACIO COMERCIAL

A lo largo de las décadas de los años veinte y treinta, saturado el territorio vasco de vías férreas, y dentro del ambiente propicio a las nuevas construcciones, tomaron fuerza en Guipúzcoa -y fuera de ella- algunas posturas que propugnaban el enlace de la Costa cantábrica con el Valle del Ebro, así como el establecimiento del circuito de las cuatro capitales vascas, a través de las líneas de ferrocarril de vía estrecha. Fueron éstos deseos repetidamente formulados por las entidades económicas guipuzcoanas. Ambos enunciados conforman las dos caras de un *ambicioso planteamiento de reordenación territorial de los flujos de transporte y mercancías* del País Vasco. Las provincias más directamente involucradas serían Guipúzcoa y Vizcaya, con sus respectivos puertos comerciales.

Este enfrentamiento se materializará en los diversos proyectos que presenten las dos provincias para la prolongación del ramal Sur del ferrocarril vasco-navarro -que moría en Estella procedente de Vitoria- hasta Pamplona, la Ribera y la Rioja -véase MAPA 2-. Todos ellos compiten por la captación del transporte de la producción de estas ricas zonas a través de una de las dos modalidades de ancho de vía férrea existente.

Los guipuzcoanos, que defienden la construcción en ancho de un metro, abogan por la mencionada "unión de las cuatro capitales"; y, fundamentalmente, por el encauzamiento de tan rico tráfico a través de su red de vía estrecha. Esta obra supondría una modificación drástica en el ordenamiento territorial de la red de comunicaciones del País Vasco, puesto que coloca al Puerto de Pasajes en una ventajosa situación. El enlace con las citadas provincias a través del trazado de un metro de ancho permitiría al Puerto aprovechar la ventaja de su relativa cercanía a dicha zona

8.- Sesión de 11 de marzo de 1919.

productora, cercanía que no había podido explotar hasta entonces por carencia de una adecuada planificación viaria. En 1926 se inicia una campaña guiada por:

*“el vital interés de toda la región en perfeccionar sus accesos al Puerto de Pasajes, que por su emplazamiento y condiciones marítimas es el más indicado para servir las necesidades de la provincia de Navarra y la Rioja, sobre todo cuando por el nuevo régimen en él implantado, se lleven a ejecución las obras proyectadas para facilitar aún más el acceso a las vías de un metro.”*⁹

La nueva situación replantea la canalización del transporte de las mercancías del Valle del Ebro hasta los puntos de embarque: si hasta entonces su salida tradicional había sido por Bilbao, ahora podría ser desviado y reconducido a través de tierras guipuzcoanas.

Exponemos a continuación las iniciativas que recogieron el planteamiento descrito y lo presentaron a la luz pública.

2.1.- El proyecto de ampliación a Pamplona y Logroño

El enlace ferroviario entre Pamplona y Logroño había sido adjudicado a la empresa Sociedad Minera Guipuzcoana, ya en la década de los años diez. La citada Sociedad proyectaba una línea de 119 metros de longitud, que, empalmando en la capital navarra con el ferrocarril del Plazaola, cruzase el Partido Judicial de Norte a Sur, pasando por Echarri, Belascoain, Puente la Reina, Estella y Viana.

Pese a su aprobación por la Superioridad, en 1926 el ferrocarril seguía sin construirse. Este mismo año, el diputado provincial José Luis Gaytan de Ayala se expresaba en los siguientes términos:

“[...] los autorizados técnicos vizcainos, Directores de los F.C. Vascongados, consideran como llave de la red de vía métrica y como modelo de ferrocarriles la línea de Estella-Vitoria que por su enlace con la de Pamplona a Logroño y con sus ampliaciones por el Condado de Lerín, los Llanos de Olite, Mélida y Carcastillo de Sádaba, dejaría sin solución de continuidad la interesante red de metro que se extiende desde Galicia a la provincia de Zaragoza que tantos beneficios reporta a la economía nacional y muy especialmente a esta región Vasco-Navarra, desde la construcción del Pamplona-Estella-Logroño, [la cual] quedaría completa y eficazísima.”^{9b}

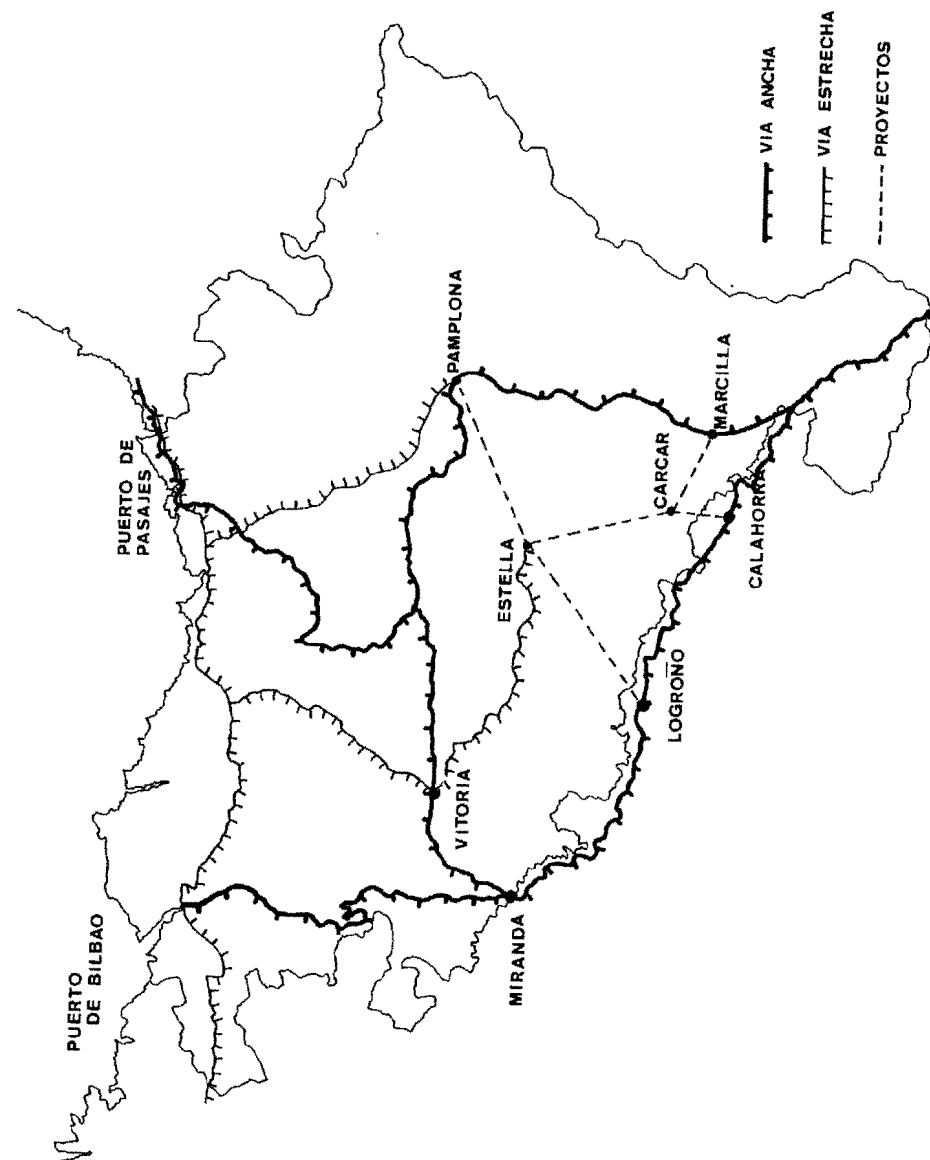
Días antes del anuncio de la subasta de las obras en la Gaceta¹⁰, las principales entidades vizcainas¹¹ consiguen aplazarla. Alegan para ello que van a presentar al Estado un nuevo proyecto sobre el mismo tramo, pero en vía ancha. Esta proposición parece hallar un ambiente propicio en la Dirección general de Obras Públicas de Madrid.

9.- Escrito aprobado por la Excm. Diputación de Guipúzcoa y las principales corporaciones económicas de la provincia, en sesión secreta celebrada en el Palacio de la Provincia en San Sebastián, el 15 de octubre de 1926.

9b.- Ibid.

10.- Su publicación estaba prevista para el mes de mayo de 1926.

11.- Excm. Diputación Provincial de Vizcaya, Liga Vizcaina de Productores, la Cámara de Comercio y la Junta de Obras del Puerto.



Ante semejante amenaza, las autoridades económicas guipuzcoanas deciden tomar la iniciativa, no sin antes cerciorarse de que la Diputación navarra se muestra favorable al plan primitivo. El día quince de octubre de 1926 se reúnen en sesión secreta en San Sebastián la Excm. Diputación de Guipúzcoa con representantes de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes -D. Vicente Laffitte-, de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación -D. Vicente Loidi y D. José Perea-, y de la Liga Guipuzcoana de Productores - Sr. García Vinuesa y D. Gregorio González de Suso-, bajo la presidencia de D. Angel Azqueta.

Todos ellos acuerdan por unanimidad sumarse a las gestiones de la Diputación navarra y nombrar una comisión de representantes que acuda a Madrid para trabajar firmemente por la opción del ferrocarril de vía estrecha de Pamplona a Estella y Logroño. Aprueban también el envío de sendas copias de tales acuerdos a las Cámaras de Comercio alavesa y navarra, con el fin de recabar el apoyo de los representantes que éstas tienen en el Congreso ferroviario¹².

Finaliza aquí el expediente promovido por este asunto, que conserva el Archivo de la Diputación. No obstante, ninguna de las pretensiones prosperó por el momento; pruebas de ello son las reivindicaciones que efectuaron las entidades económicas interesadas durante los años siguientes¹³.

2.2.- El proyecto de Calahorra y Marcilla

En efecto, durante la década posterior se retoma la iniciativa, con algunas ligeras variantes. En 1933, el impacto de la recesión económica -que se inauguraba con la década en todo el mundo occidental- se hace sentir en el tráfico de los puertos vascos. Las autoridades políticas y económicas del País Vasco vuelven de nuevo sus ojos hacia el extremo sur de su red ferroviaria, en un nuevo intento de prolongación que permita captar la producción de la Ribera navarra. En esta ocasión, el tramo que se pretende construir iría de Estella a Marcilla, con un ramal de Carcar y Calahorra. Con él se completaría la línea vasco-navarra, constituyendo una línea de 200 Km. de longitud, electrificada en su mayor parte¹⁴.

El cuatro de abril de 1933, el entonces ministro de Obras Públicas, D. Indalecio Prieto, se muestra favorable. Entre las condiciones que indica es preciso cumplir, figura la del ofrecimiento por escrito de las subvenciones que aporten las Diputaciones navarra y alavesa. "Este trámite es preciso -añade- porque las consignaciones presupuestarias para ferrocarriles están agotadas y no puede adquirir compromiso alguno el Gobierno sobre partida no aprobada en Ley"^{14b}. El ministro, por su parte, se compromete a agilizar las gestiones.

12.- APG, Secc. Fomento, Neg. Tranvías y Ferrocarriles,

13.- URRUTIKOETXEA, José [dir.], San Sebastián, 1986.

14.- El proyecto del Ingeniero D. Alejandro Mendizabal contemplaba una longitud de 57 Kilómetros y 611'20 metros, con un presupuesto de 18.486.973'49 pesetas para la ejecución material, y de 21.260.019'51 pesetas para la contrata. Copia del informe "Prolongación del Ferrocarril Vasco-Navarro desde Estella a Marcilla" [s.d.], en APG, Secc. Fomento, Neg. Tranvías y Ferrocarriles.

14b.- Copia del Acta de la gestión realizada cerca del Gobierno en pro del tramo Estella-Marcilla. APG.

Las expectativas creadas por los contactos realizados en 1933 no obtienen un fruto inmediato. En 1934, crece la oposición vizcaina. Adquieren magnitud las voces de los partidarios de revisar el proyecto y de cambiar el ancho de realización del tramo. El dos de marzo, la Comisión Gestora de la Excm. Diputación de Vizcaya adopta un acuerdo en el que estima que el proyecto debe realizarse en ancho de vías normal, "preparando así para un próximo futuro, una corta y eficaz unión entre Vizcaya, Alava y Navarra, que, evitando la duplicidad de anchos de vía, facilite los transportes ferroviarios (hoy tan combatidos por los de carreteras), [...]"¹⁵. Para ello, encomienda al Comité Ferroviario de Vizcaya que acometa las gestiones pertinentes.

Dos meses más tarde, las páginas de la revista de la Cámara de Comercio de Bilbao recogen el estado de opinión de los círculos empresariales de esta provincia, con las siguientes palabras:

"[...] la enorme crisis portuaria (de su grandioso puerto de Bilbao [sic]) viene influyendo, para obligarse a desarrollar nuevos esfuerzos mediante los que se quiere llegar al corazón de la zona baja de Navarra, ya que su mínimo recorrido natural es por Vitoria y Estella, sin retrocesos hasta Miranda y Castejón.

Navarra precisa, indudablemente, que se amplíe su red ferroviaria con un segundo trazado meridiano Logroño-Estella-Pamplona, y un paralelo más, cuya iniciación debe ser la del trazado Vitoria-Estella Marcilla, que probablemente tendrá que seguir hacia las Cinco Villas, en la rica zona Noroeste de la provincia de Zaragoza.

A su vez, Bilbao tiene gran interés en acortar su distancia por vía férrea a Vitoria y, como corolario, a esa zona de cultivo intensivo de Navarra y Aragón. De ahí que se esté propugnando la más rápida construcción del ferrocarril de Vitoria a Izarra, [...]"¹⁶

El dictamen emitido por el Congreso de los Diputados el veinte de marzo de 1935 no clarificará la situación¹⁷. Autoriza al Ministro de Obras Públicas a la construcción de la prolongación hasta Marcilla del ferrocarril que finalizaba en Estella, por cuenta del Estado, con cargo a créditos y anticipos de las cuatro diputaciones vascas por un monto total de 21.260.019,51 pts. No obstante, la explanación del terreno deberá ejecutarse cumpliendo todas las características que precisa el tendido de la vía ancha, previendo la posibilidad de que "en el tiempo de su colocación hubiera sido acordada la transformación en vía ancha del tramo en explotación entre Estella y Vitoria". Esta precaución permitiría una rápida y poco costosa adaptación frente al posible cambio.

La ley deja sumidas en la ambigüedad e incertidumbre a las entidades guipuzcoanas interesadas. Esta exigía su participación, pero no garantizaba sus intereses, al no aclarar cuál sería el ancho definitivo. La Comisión Gestora de la Excm. Diputación,

15.- Copia del Acuerdo, 2 III 1934, en APG, Secc. Fomento, Neg. Tranvías y Ferrocarriles.

16.- UCCELAY, José DE: "Los Ferrocarriles de Navarra, Alava y Vizcaya: Lógica solución", *Información, Revista quincenal*, 492, 14 V 1934, p. 307.

17.- Este dictamen respondía a la proposición de ley presentada por los diputados Tomás Domínguez Arévalo, Raimundo García, Carlos Echeguren, Luis Arellano, Juan Antonio Irazusta y Ramiro de Maeztu.

reunida en sesión extraordinaria, plantea el estado de la cuestión en los términos siguientes: si el ferrocarril fuese de vía estrecha, la Diputación estaría dispuesta a adelantar una suma de 375.000 pesetas sin intereses; en el caso contrario, no habrá subvención alguna por su parte. Así lo hace saber a la Junta Administrativa del Ferrocarril de Estella a Marcilla¹⁸.

Corría el mes de junio de 1936. Muy pronto, la atención iba a desviarse hacia los graves acontecimientos que se avecinaban. El asunto no se retomaría hasta nueve años después, en un ambiente marcado por la contracción económica de la autarquía y las carencias de una infraestructura seriamente dañada por la guerra.

APENDICE:

"Situación de las poblaciones de Guipúzcoa que carecen de ferrocarril en 1941"

- Número de Municipios sin ferrocarril.- 48
- Porcentaje sobre el total de la provincia (98).- 49%
- Habitantes de dichos municipios.- 47.406
- Porcentaje sobre el total de habitantes de la provincia (350.000).-13'5%
- Municipios de 7 a 12 Km. de distancia del ferrocarril.- 14
- Municipios de 1 a 6 Km. de distancia del ferrocarril.- 34

HABITANTES ESTACION MAS PROXIMA KM.

Abalquisqueta	602	Alegría	9
Aduna	446	Villabona	2
Aizarnazabal	566	Iraeta	3
Albistur	701	Tolosa	7
alquiza	494	Tolosa	3
Alzaga	206	Villafranca	4
Alzo	418	Alegría	1
Amézqueta	1.301	Alegría	6
Anoeta	399	Tolosa	3
Arama	169	Villafranca	2
Asteasu	1.356	Villabona	4
Ataun	1.611	Beasain	6
Aya	2.862	Orio	9
Baltarrain	180	Legorreta	3
Beizama	556	Azpeitia	12
Belaunza	262	Tolosa	2
Berrobi	470	Tolosa	7
Cegama	2.000	Beasain	10
Cerain	480	Beasain	11
Elgueta	979	Vergara	9
Ezquioga	532	Zumárraga	5
Fuenterrabía	6.196	Irún	2
Gabiria	854	Ormaiztegui	5
Gainza	370	Villafranca	4
Gaztelu	287	Tolosa	6
Goyaz	270	Tolosa	10
Gueteria	2.000	Zarauz	4

Hernalde	346	Tolosa	2
Ibarra	940	Tolosa	1
Icazteguieta	262	Alegría	2
Ichaso	420	Ormaiztegui	5
Idiazábal	1.545	Beasain	5
Irura	541	Tolosa	3
Isasondo	749	Villafranca	2
Larraul	281	Villabona	6
Lazcano	1.608	Beasain	2
Leaburu	517	Tolosa	3
Legazpia	2.300	Zumárraga	4
Lizarza	608	Tolosa	8
Motrico	3.927	Deva	6
Mutiloa	501	Beasain	10
Olaberria	525	Beasain	4
Oreja	199	Tolosa	12
Orendain	457	Alegría	5
Régil	1.491	Azpeitia	10
Segura	1.281	Beasain	6
Vidania	756	[Tolosa	10
Zaldivia	1.645	Villafranca	4

(Fuente: CAMARA DE COMERCIO Y NAVIGACION, Memoria de los Trabajos realizados en el año 1941)

FUENTES:

- *Anuario(s) Estadístico(s) de España*, año 1923-1924 y ss.
- APG (Tolosa), Secc. Fomento, Neg. Ferrocarriles y Tranvías.
- CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVIGACION DE GUIPUZCOA: *Memoria de los Trabajos realizados en el año 1941*, San Sebastián, 1942.
- *Memoria(s) Comercial(es) e Industrial(es) correspondiente(s) al año (1918 y ss.)*, San Sebastián.

BIBLIOGRAFIA:

- ALTADILL, Julio: *Provincia de Navarra (2 vols.)*, *Geografía General del País Vasco Navarro*, (CARRERAS Y CANDI, F., dir.), Barcelona, [1916].
- CASTELLS, Luis: *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, Madrid, 1987.
- GOMEZ PIÑEIRO (et col.): *Gipuzkoa. Geografía, Historia y Arte*, San Sebastián, 1982.
- MUGICA, Serapio: *Provincia de Guipúzcoa, Geografía general del País Vasco-Navarro*, (CARRERAS Y CANDI, F., dir.), Barcelona, 1916.
- URRUTIKOETXEA, José (dir): *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1986.
- VV.PP.: *Atlas de Euskal Herria: Geografía-Economía-Historia-Arte*, San Sebastián, 1982.

18.- Copia del Acta de la Sesión Extraordinaria de 25 VI 1936; copia de la carta enviada al Presidente de la Junta Administrativa del Ferrocarril de Estella a Marcilla, 29 VI 1936.