

Las conexiones ferroviarias entre las Provincias Vascongadas y Navarra a mediados del siglo XIX

Carlos Larrinaga Rodríguez*

I. Introducción

A mediados del siglo XIX tuvo lugar en la mayor parte de Europa occidental una auténtica “revolución de los transportes” protagonizada por el ferrocarril, ese vástago de su principal invento, la máquina de vapor aplicada a los medios de transporte tradicionales. España no fue una excepción, ni muchísimo menos, aunque el despegue se produjera algo más tarde que en otros países próximos. En este sentido se podría hablar de una auténtica fiebre de construcción ferroviaria, la cual, surgida inicialmente en Andalucía y en el País Vasco, muy pronto se expandió por las distintas regiones y provincias españolas. De esta forma enseguida se produjo una identificación entre ferrocarril y progreso económico, llegándose a pensar que aquellos territorios por los que no discurrieran estas vías férreas serían víctimas de la marginalidad y del atraso económico. Así lo vio muy pronto la burguesía vizcaína, siempre atenta a todo tipo de mejoras para potenciar la actividad mercantil de su puerto. La proximidad y la importancia de Santander hicieron que las instituciones del Señorío mostraran desde muy pronto su interés por los caminos de hierro con vistas a mejorar sus comunicaciones con la submeseta norte.

En este artículo, pues, lo que se pretende es estudiar cómo se fueron creando las conexiones por ferrocarril entre las Provincias Vascongadas y Navarra a raíz de los cambios experimentados en los distintos trazados ferroviarios que se sucedieron a par-

* Becario posdoctoral del Gobierno Vasco en el Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco.

tir de 1845, favoreciéndose la creación de un mercado vasco-navarro para mediados de la década de 1860. En la medida en que el proyecto inicial del Madrid-Irún por Bilbao no se llevó a cabo, la burguesía vizcaína no tuvo más remedio que plantear una nueva iniciativa ferroviaria que enlazara Bilbao con los ricos centros productores del medio Ebro, empalmando con la línea del Norte en la localidad burgalesa de Miranda. La línea se extendió hasta Castejón, donde se unía a la Zaragoza-Pamplona, incorporándose de esta manera la Ribera de Navarra a la red ferroviaria española, con las posibilidades de desarrollo que esto podía traer consigo. Pero más aún, la línea Zaragoza-Pamplona se prolongó hasta Alsasua, una vez descartada la posibilidad de empalmar la capital navarra con Bayona por los Pirineos. La Navarra media, pues, quedaba también inserta en el entramado ferroviario del norte de España y se reforzaba el mercado vasco-navarro, especialmente interesante si tenemos en cuenta la progresiva industrialización de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, auténticos centros consumidores de productos de Navarra en particular y del Ebro en general.

II. Proyectos ferroviarios en el País Vasco y Navarra anteriores a 1855

Al poco tiempo de ponerse en funcionamiento la primera línea ferroviaria del mundo, la que en 1825 unió las localidades británicas de Darlington y Stockton, aparecieron en España las primeras propuestas de construcción de caminos de hierro. Así, a las pioneras iniciativas de José Díaz Imbrechts y Marcelino Calero Portocarrero, localizadas en la provincia de Cádiz, hubo que añadir el informe de 20 de febrero de 1832 presentado por una comisión creada el año anterior por las Juntas Generales de Vizcaya con vistas a una iguala o nivelación respectiva entre todos los municipios contribuyentes de la provincia para el mantenimiento y construcción de caminos. En dicho informe se hablaba ya de la posibilidad de construir un “carril de fierro” para la ruta de Valmaseda, es decir, para el camino que unía el Señorío con Castilla en particular y el resto de la península en general¹. En este sentido, no debemos olvidar los grandes esfuerzos realizados por las autoridades vizcaínas en el último tercio del siglo XVIII con el fin de mejorar las comunicaciones con Castilla, tratando de responder así a la fuerte competencia ejercida por los comerciantes y puerto de Santander. Por tanto, a la apertura de la carretera de Reinosa, los vizcaínos reaccionaron horadando la peña de Orduña y abriendo un camino de carros hacia Pancorbo. Precisamente, en 1832, la idea de construir un camino de hierro por Valmaseda respondía a este mismo objetivo, no siendo ninguna casualidad que esta iniciativa ferroviaria se gestara en los órganos forales, dadas las competencias de la Provincia en materia de caminos, aunque fueran de hierro, como en este caso².

1. Archivo Foral de Vizcaya (AFV): Administrativo, J-00449/001: escrito de la Comisión de caminos de 20 de febrero de 1832 (impreso).

2. GONZÁLEZ PORTILLA et alii (1995), p. 85.

Puede observarse que esta primera iniciativa, que no llegó a plasmarse en un proyecto concreto, no fue más allá de ser una mera idea de alcance limitado, ya que atañía exclusivamente a la unión entre Vizcaya y la provincia de Burgos. Sin embargo, y pese a que no tuvo éxito, la “propuesta” no cayó en saco roto y volvió a ser retomada a mediados de los años cuarenta, al calor, precisamente, de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, la cual, en ausencia de una ley general de ferrocarriles, vino a regular todo lo relacionado con las concesiones ferroviarias hasta 1855. El hecho de que ese mismo día, 31 de diciembre de 1844, el Gobierno otorgara la concesión de un ferrocarril entre León y Avilés, concebido como parte de una gran línea que se prolongaría hasta Madrid, volvió a poner de actualidad la necesidad de construir un camino de hierro entre Bilbao y la meseta, debido a la gran competencia que aquella línea habría de ejercer sobre los intereses vizcaínos en caso de que se llevara a cabo. Así las cosas, el 16 de agosto de 1846 una Real Orden concedía la construcción de una línea entre Madrid e Irún por Bilbao. Fue la llamada “Concesión Vascongada”, que debe ser considerada como el antecedente directo de la futura línea del Norte³.

Sin duda, este proyecto resultaba mucho más ambicioso que el “carril de fierro” de Valmaseda de 1832. Ya no se trataba únicamente de la mejora de las comunicaciones entre el Señorío y Castilla, sino que esta propuesta buscaba articular todo el mercado del norte de España, teniendo como principales polos Madrid, como capital del Estado y destacado centro consumidor, y Bilbao, llamada a convertirse en la más importante plaza comercial e industrial del Cantábrico. Además, el nuevo planteamiento buscaba la conexión con Francia a través de la localidad fronteriza de Irún, asegurándose así la comunicación tanto con el país vecino como con el resto de Europa. En concreto, fue un grupo de ingenieros ingleses, comandados por Alexander Ross, el que se encargó de la realización del proyecto, proponiendo que la línea férrea transcurriera entre Madrid y la frontera por Valladolid, Burgos, Valmaseda, Bilbao y San Sebastián.

Ahora bien, la crisis de 1847-48 supuso un duro golpe para la recién creada “Empresa del camino de fierro de Madrid á Irun por Bilbao”, ya que las posibilidades de obtener capitales nacionales y foráneos se desvanecieron, de manera que sólo a partir de 1851 volvió a retomarse con vigor el proyecto. Aunque en esos primeros años de la década de los cincuenta se pueden observar algunos cambios importantes que, a la postre, influyeron decididamente en la línea Madrid-Irún por Bilbao. Por un lado, emergía ya con fuerza la figura de José de Salamanca, promotor de la vía férrea entre Madrid y Aranjuez, y los vizcaínos no tuvieron más remedio que ligar los destinos de su propuesta a los de esa línea, debido a la escasez de recursos del Estado⁴. Por otro, a las tradicionales presiones ejercidas por la empresa inglesa concesionaria del camino de hierro entre Avilés y León, se sumó el auxilio prestado por el Gobierno a la línea Alar del Rey-Santander, la posición distante de Guipúzcoa respecto de la propuesta vizcaína y la gestación del proyecto navarro del ferrocarril de los Alduides.

3. LARRINAGA (2003).

4. “El Orden”, 23 de julio de 1851: “Dictamen de la comision sobre la prolongacion del ferro-carril de Aranjuez á Almansa, y construccion de los de Madrid á Irun y de Alar á Santander”.

Abundando en este aspecto, habría que decir que por Real Decreto de 20 de octubre de 1851 se creó el Ministerio de Fomento en sustitución del de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, teniendo como titular a Mariano Miguel de Reinoso. Fue precisamente este rico propietario de Valladolid quien decidió auxiliar la obra del ferrocarril de Alar del Rey a Santander, en cuya promoción había participado antes de entrar en el ejecutivo⁵. Por su parte, en la reunión celebrada en Burgos entre el 12 y el 16 de diciembre de 1851 entre los representantes de las provincias de Valladolid, Burgos, Logroño, Álava y Vizcaya, con el objeto de estudiar los aspectos económicos que planteaba la línea de Madrid a Irún por Bilbao, sobresalía la ausencia de los comisionados de Guipúzcoa. Es como si este territorio hubiera perdido cierto interés en el proyecto, ya que los distintos planes gubernamentales contemplaban que la línea del norte que habría de alcanzar la frontera francesa discurriría por suelo guipuzcoano. Además, muy pronto Guipúzcoa mostró un interés especial por una vía férrea que la uniera al Ebro por Alsasua y Vitoria, alejándose cada vez más del proyecto vizcaíno de hacer pasar el trazado por Bilbao⁶.

Por lo que se refiere a la propuesta navarra del ferrocarril del valle pirenaico de los Alduides⁷, hasta la fecha, las distintas propuestas que se habían hecho para enlazar Madrid con el norte de España habían dejado siempre fuera a Pamplona. Es verdad que esta ciudad apenas tenía importancia en el panorama económico español de mediados del siglo XIX, pero no es menos cierto que tradicionalmente había tenido una notable relevancia en el comercio transpirenaico, debido precisamente a su relativa buena posición geográfica⁸. Entre los navarros, pues, existía el deseo de no quedar marginados de los nuevos planteamientos ferroviarios que se venían dando en las provincias del norte desde la Real Orden de 31 de diciembre de 1844. Aunque de todos ellos el más interesante, y a la vez el más perjudicial para sus intereses, era el de Madrid-Irún por Bilbao. En efecto, si la conexión entre la capital de España y el país vecino se realizaba por el bajo Bidasoa las posibilidades de llegar a construir otra línea entre Pamplona y Bayona serían mínimas, ya que los flujos comerciales en ese momento no eran tan importantes como para justificar dos enlaces con Francia tan próximos.

Esto, sin embargo, no fue un obstáculo para que las autoridades navarras elaboraran un proyecto ferroviario a través del valle de los Alduides. De hecho, desde el verano de 1852 se empezó a estudiar la posibilidad de establecer un enlace directo entre Madrid y París pasando por Navarra. Más aún cuando las autoridades francesas habían aprobado la prolongación de la línea del Midi hasta Bayona. Al año siguiente, el 14 de julio de 1853, el Ayuntamiento de Pamplona instaba a la Diputación a tomar las medidas oportunas para conseguir que el ferrocarril pasara por Navarra o, al me-

5. MATEO DEL PERAL (1978), p. 77.

6. Archivo General de Guipúzcoa (AGG), DM 22,26 y “Crónica Vasco-Navarra”, 28 de agosto de 1852: Exposición del 18 de julio del Ayuntamiento y Junta de Comercio de San Sebastián al ministro de Fomento.

7. Sobre este ferrocarril, véanse MARTINENA (1977), ESARTE (1982) y LARRINAGA (2002).

8. Véanse, entre otros, ZYLBERBERG (1993) y AZCONA (1996).

nos, por un punto próximo a ella. En su escrito los representantes municipales llegaban a establecer una relación directa entre ferrocarril y expansión económica, deduciéndose de sus argumentos que si Navarra quedaba excluida del trazado ferroviario caería en el olvido y vería alejarse la prosperidad económica⁹. La Diputación no perdió el tiempo y a las pocas semanas comisionaba a Javier María de Azcona para tratar de llegar a un acuerdo con los ingenieros franceses que por entonces estaban trabajando en el departamento de los Bajos Pirineos (hoy Pirineos Atlánticos) en el examen del posible trazado de dicha línea. Poco después, el 27 de octubre, una Real Orden autorizaba el estudio de los Alduides como posible paso. Enseguida Azcona escribió a Isidoro Daguonet, ingeniero francés del distrito de Bayona, para que por cuenta de la Diputación realizara los estudios desde la frontera de Navarra hasta Pamplona con vistas a encontrar el paso transpirenaico más ventajoso y fácil para la construcción de un camino de hierro¹⁰. El trabajo fue entregado en 1854.

Por lo tanto, a tenor de lo expuesto hasta ahora, se puede decir que la propuesta de las autoridades navarras era bien distinta al planteamiento realizado por la empresa del ferrocarril de Madrid a Irún por Bilbao. Se trataba de dos alternativas bien diferenciadas que nada tenía que ver la una con la otra. De manera que en estos años previos a la aprobación de la ley general de Ferrocarriles de 1855 no se puede hablar de unas posibles relaciones ferroviarias entre las Provincias Vascongadas y Navarra. Más bien todo lo contrario, ya que ambos proyectos eran incompatibles y excluyentes. La única posibilidad abierta era la propuesta guipuzcoana de unir Irún con Burgos a través de un camino de hierro que discurriera por Alsasua y Vitoria. Era un planteamiento original respecto del defendido por los vizcaínos, ya que apostaba por potenciar el puerto de San Sebastián y acortar la distancia con Castilla, a la vez que abría la posibilidad de crear un nuevo enlace con Pamplona a través de la Barranca. Constituía, pues, una alternativa tomada posteriormente en el trazado definitivo de la línea del Norte, la cual contribuyó de manera decisiva a la estructuración de las relaciones ferroviarias entre Navarra, por un lado, y Guipúzcoa y Álava, por otro.

III. La ley general de Ferrocarriles de 1855 y la concesión de la línea del Norte

En los años previos a la aprobación de la ley ferroviaria de 1855, en el caso de la línea Madrid-Irún por Bilbao destaca, principalmente, la participación de José de Salamanca. Las dificultades por reunir los capitales necesarios para poder llevar a cabo tamaña obra y la necesidad de una personalidad de renombre bien relacionada con los poderes político y económico de la época hicieron que los responsables de la compañía de

9. Archivo Municipal de Pamplona (AMP), caja 23.1, leg. 9: carta del 14 de julio de 1853 del Ayuntamiento de Pamplona a la Diputación Provincial de Navarra.

10. Archivo Administrativo del Gobierno de Navarra (AAGN): DFN, CJ 40975/1: carta del 7 de noviembre de 1853 de J. M^a Azcona a I. Daguonet.

dicho camino de hierro entraran en negociaciones con el mencionado banquero malagueño. Fruto de las mismas fue el convenio firmado con él en Vitoria el 4 de junio de 1852, en virtud del cual el consejo de administración de la empresa cedía a Salamanca el tramo del camino de hierro comprendido entre Madrid y Miranda o Haro. Aquél, por su parte, se obligaba a obtener del Gobierno el abono para cada legua comprendida entre Miranda o Haro y Bilbao e Irún de una mitad más del interés que consiguiera para cada legua de la sección entre Miranda o Haro y Madrid. También aquél se comprometía a hacer el depósito correspondiente a la sección de Bilbao a Burgos en el término de quince días para evitar que la concesión caducara y a iniciar las obras desde el Miranda o Haro a esa ciudad castellana antes que por ninguna otra parte de la vía, así como a no iniciar la explotación de la sección entre Madrid y Valladolid antes que el tramo entre Miranda o Haro y Valladolid¹¹.

La medida no fue suficiente, ya que los problemas financieros y legislativos siguieron existiendo. Tal es así que al poco tiempo la compañía traspasó su concesión al propio Salamanca, comprometiéndose éste a trasmitirla a una nueva sociedad que se constituiría al efecto¹². Sin duda, esto significaba la liquidación de la antigua “Empresa del camino de fierro de Madrid á Irún por Bilbao”, pero en esos momentos se entendió que ésta era la única vía posible para continuar con el proyecto. Sin embargo, el tiempo demostró que estaban equivocados, puesto que Salamanca fue incapaz de constituir la tan ansiada sociedad en la que deberían participar capitalistas extranjeros. En este contexto la Diputación de Vizcaya, la Junta de Comercio y el Ayuntamiento de Bilbao crearon una comisión mixta, a la que muy pronto se le agregaron dos representantes de la Comisión Permanente de la Propiedad de Bilbao, con el objeto de seguir impulsando la construcción de una vía férrea en el Señorío. En una interesante memoria del 20 de julio de 1855¹³, es decir, poco después de que el proyecto original de la línea Madrid-Irún por Bilbao caducara el 13 de mayo y de la aprobación de la ley general de Ferrocarriles de 3 de junio¹⁴, esta comisión mixta planteó una propuesta posiblemente más realista que la anterior, porque se centraba exclusivamente en la necesidad de construir un camino de hierro entre la capital vizcaína y el Ebro.

De hecho, calculaban el costo de la obra por el Señorío en cincuenta millones de reales, siendo preciso un interés mínimo del 3% anual para estimular la llegada de capitales. Precisamente, la falta de numerario había sido una de las principales causas para que el proyecto original no hubiera podido salir adelante. Era necesario, pues,

11. AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Madrid-Irún, Registro 1, legajo 1: copia del convenio en la carta del 5 de junio de 1852 de F. Victoria de Lecea y G. M^a Orbeagozo a la Diputación General de Vizcaya. También aparece reproducido en *El Heraldo* (ed. Madrid), 27 de abril de 1853.

12. Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao (ACCB): Fondo Victoria de Lecea, legajo 8A, doc. n^o 60: acta notarial de 20 de febrero de 1853 del traspaso de la concesión de 16 de agosto de 1845 a José de Salamanca.

13. AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Madrid-Irún, Registro 1, legajo 1: Memoria de la comisión mixta de 20 de julio de 1855.

14. LARRINAGA (2003), apartado 7.

contar con un millón y medio de reales al año, para lo cual los comisionistas proponían como novedad una serie de arbitrios indirectos e impuestos directos sobre la propiedad, el comercio y la industria, según la riqueza estadística existente en manos de la Diputación y teniendo en cuenta los diferentes beneficios que la vía férrea habría de producir en las distintas localidades del Señorío en función de su cercanía o no. Se trataba, por consiguiente, de lograr unas fuentes de financiación seguras que sirvieran para garantizar ese interés del 3% con el que pretendían atraer a los inversores, incluidos, por supuesto, los extranjeros, cuyos nombres empezaban ya a sonar con fuerza en España.

A este respecto, hay que recordar las contadas construcciones ferroviarias existentes entonces en el país, de suerte que a medida que fueron pasando los años resultaron cada vez más evidentes las insuficiencias de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844. Gracias a ella, las peticiones de vías férreas habían aumentado considerablemente, pero las realizaciones en vísperas de la ley general de Ferrocarriles eran muy escasas. Como dato, en el decenio anterior a 1855 únicamente se habían abierto a la explotación 477 kilómetros de los 1.407 concedidos¹⁵. Incluso, la legislación vigente había dado lugar a toda serie de especulaciones y de turbios negocios, siendo de tal enjundia el escándalo que todos los expedientes de ferrocarriles fueron enviados para su examen al Consejo Real¹⁶. Tal es así que, para Mateo del Peral, no es extraño que “la cuestión de los ferrocarriles” constituyera uno de los factores que desencadenaron el proceso revolucionario de 1854. De esta forma, “un afán de ordenación y moralidad en la cascada ilegal de las concesiones presidió desde los momentos germinales las intenciones de los levantados”¹⁷. El objetivo de los progresistas tras la revolución de 1854 era rescindir las contrataciones ilegales y llegar a promulgar una ley general con el fin de lograr un desarrollo ordenado de los ferrocarriles y poner así fin al desconcierto que se había vivido hasta entonces en esta materia. Desconcierto que se tradujo en la falta de realizaciones ferroviarias de envergadura, ya que los tramos construidos hasta entonces habían sido más bien cortos. Con la ley general de Ferrocarriles, del 3 de junio de 1855, los progresistas no sólo pretendían poner orden en el negocio ferroviario, sino también impulsar definitivamente el trazado de la red ferroviaria española.

Sin entrar en el articulado de la misma, bien estudiado por otros autores¹⁸, sí nos interesa señalar que la ley indicaba cuáles debían ser los trazados preferentes del ferrocarril. Esto supuso un importante logro respecto de los planteamientos impuestos por los moderados desde 1844, ya que éstos siempre se habían opuesto a establecer un plan general y habían preferido concesiones y autorizaciones línea por línea¹⁹. Por

15. SAIZ PASTOR y VIDAL OLIVARES (2001), p. 137.

16. CASAÑAS (1977), p. 49.

17. MATEO DEL PERAL (1978), p. 86.

18. Véanse, entre otros, CASARES ALONSO (1973), pp. 89-96; MATEO DEL PERAL (1978), pp. 87-99; WAIS (1987, 3ª ed.), t. I, cap. 2; y VV.AA. (1998), vol. I, pp. 56-61.

19. SAIZ PASTOR y VIDAL OLIVARES (2001), p. 133.

el contrario, la ley establecía que “se clasificarán como de primer orden las que, partiendo de Madrid, terminen en las costas o fronteras del reino”. Los trazados, pues, deberían estar sujetos a un plan general en el cual habrían de quedar preestablecidas las direcciones consideradas preferentes en la ayuda y apoyo del Estado. En este sentido, la línea entre Madrid y la frontera francesa volvía a tener una importancia decisiva. Más aún cuando el 21 de mayo de 1855 el propio ministro de Fomento, Francisco de Luján, había llegado a declarar en las Cortes: “me consta oficialmente que casas extranjeras están decididas a hacer proposiciones para la ejecución de esas líneas principales tan luego como la línea esté sancionada”²⁰. Qué duda cabe que debía estar refiriéndose a los grandes grupos financieros franceses de los Péreire y los Rothschild.

No hay que olvidar que uno de los mayores obstáculos para desarrollar la red de ferrocarriles en España entre 1844 y 1855 no había sido tanto la falta de iniciativa, sino de capitales²¹. Pues bien, la ley general de 1855 introdujo cambios importantes en lo relativo a las fuertes restricciones que en materia de sociedades anónimas había supuesto la ley de 1848, promulgada en plena crisis económica. De hecho, la legislación financiera de 1856 de los progresistas, materializada en la ley de bancos de emisión y en la de sociedades de crédito, sirvió para allegar capitales a un negocio que precisaba de ingentes inversiones²². Sin duda, las nuevas medidas adoptadas por el Gobierno iban encaminadas a la participación de grandes inversores extranjeros en la construcción de la red ferroviaria española. Si hasta entonces la red se había beneficiado casi en exclusiva de capital nacional, a partir de entonces la concurrencia de capital francés habría de ser enorme²³.

En efecto, la ley de 23 de febrero de 1856 otorgaba la concesión de la segunda sección de la línea del Norte, que iba de Valladolid a Burgos, a Eugenio Péreire, José Joaquín Osma, Enrique O’Shea y Eugenio Duclerc, todos ellos pertenecientes al grupo financiero liderado por los empresarios franceses Isaac y Emilio Péreire y miembros del Crédito Mobiliario Español y de la “Compañía de los Caminos del Hierro del Norte” en sus primeros años de existencia. Además, la ley de 11 de julio de 1856 concedía a la recién constituida “Sociedad General de Crédito Mobiliario Español” la construcción de la primera y de la tercera sección del ferrocarril del Norte, es decir, las comprendidas entre Madrid y Valladolid y entre Burgos, el Ebro e Irún, respectivamente. Esta compañía estaba liderada por el grupo de los financieros franceses Péreire, de manera que las tres secciones de la línea recalaron en las mismas manos. Por lo demás,

20. Citado por MATEO DEL PERAL (1978), p. 99.

21. Contrariamente a lo señalado por otros autores, para GÓMEZ MENDOZA (1999, p. 233), “carece de fundamento achacar el atraso del camino de hierro a la incapacidad de ahorro doméstico para saciar su voracidad financiera”. En el caso de la línea Madrid-Irún por Bilbao, sabemos, sin embargo, que la imposibilidad de reunir los capitales necesarios fue una de las principales causas para que la obra no se realizara.

22. Para una visión general, véase VV.AA. (1998), pp. 62-66 y, más en profundidad, TORTELLA (1973), pp. 65-161.

23. CASAÑAS (1977), p. 58.

hay que tener también en cuenta que el grupo Péreire era el concesionario del ferrocarril del Midi en Francia, del Burdeos-Bayona primero y hasta Hendaya después.

Tampoco puede pasar desapercibido el hecho de que la concesión de la línea se otorgara inicialmente al Crédito Mobiliario Español, ya que, según Tedde de Lorca, esto presupone dos hechos fundamentales a tener en cuenta, a saber: la conexión entre el ferrocarril y la banca y la conexión entre el binomio ferrocarril-banca y el mercado exterior de capitales²⁴. En este sentido, las leyes bancarias de 1856 favorecieron precisamente la llegada de inversores extranjeros, quienes vieron en España buenas posibilidades para colocar sus capitales²⁵.

Sin duda, la entrada de estos financieros en el negocio ferroviario español y la concesión de la línea Madrid-Irún al Crédito Mobiliario Español influyó decididamente en las iniciativas ferroviarias llevadas a cabo hasta la fecha, especialmente en la auspiciada por los vizcaínos desde 1845. Antes del otorgamiento, el 17 de marzo de 1856 tuvo lugar una reunión en Bilbao convocada por la Junta General de la Propiedad en la que se nombró una nueva “Comisión del Ferrocarril de Vizcaya”, sucesora de la anterior, con el fin de gestionar una licencia para la construcción de un camino de hierro que llegase al interior del país²⁶. A la vez, aprovechando las posibilidades otorgadas por la ley de bancos de emisión, los comerciantes bilbaínos empezaron a trabajar con vistas a la constitución de una entidad financiera, el llamado Banco de Bilbao, la primera institución crediticia moderna nacida en el País Vasco. En verdad, no es extraño que quienes promovieron esta institución financiera fueran los comerciantes que impulsaban la construcción del ferrocarril. Al fin y al cabo, como ya se ha mencionado, la Madrid-Irún por Bilbao siempre padeció un grave problema de carencia de capital, algo que se quería solventar en estos momentos con la fundación de este banco.

Como bien señala González Portilla y su equipo, “la formación del Banco de Bilbao buscaba, precisamente, dotar al nuevo proyecto ferroviario de una sólida base financiera local y autónoma con respecto a los movimientos bancarios y bursátiles extranjeros”²⁷. Ahora bien, a pesar de que el esfuerzo financiero del Banco de Bilbao fue el hacer posible la construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, la gestación del banco siguió una dinámica independiente, con sus propias implicaciones, las cuales fueron más allá de las relacionadas con este camino de hierro. En cualquier caso, su fundación no fue un acontecimiento aislado, sino parte de un amplio proyecto de modernización, protagonizado por la burguesía vizcaína que estaba dispuesta a aprovechar la oportunidad que la legislación ofrecía y sus capitales les permitía²⁸.

24. TEDDE DE LORCA (1978), p. 25.

25. TORTELLA (1973).

26. ORMAECHEA (1989), pp. 5-6.

27. GONZÁLEZ PORTILLA et alii (1995), p. 99.

28. GONZÁLEZ PORTILLA y MONTERO (1994), p. 106.

IV. El ferrocarril transpirenaico de los Alduides

Mientras los vizcaínos estaban empeñados en esta nueva empresa ferroviaria, el interés por la realización de una vía férrea que atravesara los Pirineos por su parte occidental no fue algo exclusivo de las autoridades navarras, sino que muy pronto el proyecto de los Alduides empezó a calar hondo en la burguesía de la ciudad francesa de Bayona²⁹. Más aún, el 11 de junio de 1853 el ingeniero Philippe Ambroise Duvignaud había sido comisionado por el Gobierno francés para que realizara los estudios pertinentes con vistas a la construcción de un ferrocarril entre Bayona y la frontera francesa³⁰. Pamplona encontró muy pronto en Bayona un fiel aliado en su empeño por conseguir la construcción de la línea de los Alduides. Es más, la ley general de Ferrocarriles fue vista como una posible oportunidad por la Diputación General de Navarra, la cual no dudó en enviar a París el 14 de julio de 1855 una comisión formada por los condes de Ezpeleta y de Guendulain para negociar con los Péreire, Etchegaray y d'Eischthal la realización de esta vía férrea. En este sentido, las posibilidades que ofrecía la nueva legislación en materia de participación de inversores extranjeros fueron vistas por las autoridades navarras como una oportunidad no desechable, más aún cuando el grupo de los Péreire sonaba cada vez con más fuerza para entrar en el negocio ferroviario español.

Para abril de 1856 la Diputación Provincial de Navarra recibía de Isidoro Dague-net la memoria descriptiva del proyecto del ferrocarril de los Alduides, el plano general y los perfiles longitudinal y transversales, completando así la documentación anterior, tal como lo establecía la nueva ley general de Ferrocarriles para los casos en que se quisiera dirigir una solicitud al Gobierno. Era tal la insistencia de los navarros y bayoneses a favor de la alternativa de los Alduides que, pese a la casi plena seguridad de que el enlace Madrid-Francia se haría por San Sebastián, la burguesía donostiarra dio muestras evidentes de preocupación, reflejadas en gran cantidad de artículos periodísticos, folletos e informes. Así, el 5 de enero de 1857 la Diputación de Guipúzcoa enviaba un memorial a la reina Isabel II en el que rechazaba el proyecto del ferrocarril de los Alduides³¹. Pocos días más tarde el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de San Sebastián elevaban una “representación” a Su Majestad expresando sus quejas sobre las pretensiones de navarros y bayoneses a propósito de un camino de hierro transpirenaico. A la vez, ambas instituciones hacían especial hincapié en el carácter antiespañol del proyecto de los Alduides, el cual, en su opinión, habría de servir únicamente a los intereses extranjeros, ya que si se llevaba a cabo dicho ferrocarril, el comercio canalizado por el puerto donostiarra quedaría desviado hacia el de Bayona, siendo, pues, una ciudad francesa la que se vería favorecida por el tráfico comercial de Navarra, La Rioja y Aragón, llegando incluso a hacerle la competencia al puerto de Barcelona. Además, la unión entre las costas mediterránea y atlántica, que debiera ha-

29. Véanse TÉMIME (1971) y LARRINAGA (2002), cap. 5.

30. Archives Nationales de France (ANF), F¹⁴, 2.221-2: Duvignaud.

31. Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), pp. 39-40.

cerse por el empalme ferroviario entre la capital catalana y San Sebastián, quedaría circunscrita al enlace entre aquella y Bayona.

Por todo ello, las autoridades y los comerciantes donostiarras insistían en su escrito no sólo en el perjuicio económico que semejante trazado habría de ocasionarles, sino también en la necesidad de evitar que fuera un puerto francés el que se beneficiara de esta situación³². En verdad, sus argumentos no deben pasar desapercibidos si tenemos en cuenta que la concesión de la línea de Zaragoza a Pamplona (11 de julio de 1856) establecía que la vía férrea que partiera desde la capital aragonesa a Navarra habría de tener por objeto la unión de ambos mares en territorio español. En consecuencia, la opción de Bayona quedaba descartada por la propia ley. En este punto el proyecto auspiciado por los navarros resultaba incompatible con los intereses de Guipúzcoa, de forma que en estos momentos las aspiraciones ferroviarias de uno y otro territorio seguían moviéndose por el temor a verse marginados dentro de la red general de los ferrocarriles españoles.

Así se entiende mejor la perseverancia de los navarros en su decidida apuesta por la línea de los Alduides. De hecho, en junio de 1857 la Diputación de Navarra contrató con José de Salamanca la construcción de este ferrocarril mediante una subvención de doce millones de reales. Más aún, en febrero del año siguiente, se constituyó una comisión para explicar al Gobierno la necesidad de ese trazado. Ahora bien, una vez que el proyecto estuvo en manos del Ministerio de Fomento, éste solicitó sendos informes de la Junta Consultiva de Caminos, del Ministerio de la Guerra, de la Junta de Defensa y de la Junta de Ingenieros Militares, los cuales fueron desfavorables a la propuesta navarra. Con todo, las gestiones de aquella comisión, formada por el marqués de Fontellas, Antero Echarri, Nazario Carriquiri, el conde de Ezpeleta, Francisco Arizcun y Francisco Navarro Villoslada, tuvieron éxito en la medida en que el proyecto de ley pidiendo la autorización pertinente para la concesión del mismo fue propuesto por el conde de Guendulain, a la sazón ministro de Fomento, el 29 de abril de 1858³³. Poco después, el 3 de mayo, el propio Guendulain presentaba el proyecto de ley en las Cortes, provocando tal oposición que la cámara baja nombró una comisión compuesta por un representante de cada una de las siete secciones en las que estaba entonces dividida. Al día siguiente, José Joaquín de Osma e Ignacio Olea, presidente y administrador, respectivamente, del Crédito Mobiliario Español, realizaron una exposición contraria a dicho ferrocarril, llegando a insinuar la posible paralización de las obras de la línea del Norte en caso de aprobarse el trazado de los Alduides³⁴.

De esta forma la situación de crispación llegó a tales extremos que, debido a la agitación vivida en el hemiciclo durante la discusión del proyecto de los Alduides, sobre-

32. Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sec.D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 4: "Representación á S.M. la Reina por el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de San Sebastian sobre la via ferrea del Norte y la de los Alduides" (1857), Imprenta de I. R. Baroja, San Sebastián.

33. Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), doc. nº 9, pp. 13-15.

34. "La América", 8 de junio de 1858: "Ferro-carril de los Alduides", Exposición al Congreso de los señores diputados.

vino una crisis ministerial que dio paso a un nuevo ejecutivo presidido por O'Donnell (30-VI-1858). En verdad, el cambio de gobierno no puso fin a la polémica, aunque a partir de ese momento, y en la medida en que los proyectos de Norte y del Bilbao-Tudela avanzaban, la propuesta de Alduides empezó a perder fuerza. Más aún cuando cada vez era más plausible la posibilidad de que ambas líneas tocaran suelo navarro. En el caso de la segunda no había duda. En el de Norte, progresivamente resultaba más factible que la vía discurriera por Alsasua, para empalmar en este punto con el camino de hierro que iba hasta Pamplona y Zaragoza.

V. La integración por ferrocarril del valle medio del Ebro al comercio vizcaíno

Así las cosas, una vez concedido el tramo Valladolid-Burgos a Eugenio Péreire y sus socios, se empezó a vislumbrar cada vez más claramente que la línea del Norte discurriría por Vitoria, Tolosa y San Sebastián y no por Bilbao, como hubieran deseado los vizcaínos. De hecho, la Comisión del Ferrocarril de Vizcaya trató de negociar con el Crédito Mobiliario la prolongación del trazado general hasta Bilbao por medio de un ramal, llegando a plantear incluso la posibilidad de que fuera el mismo Señorío el que pudiera subvencionar este tramo. Sin embargo, nada se pudo hacer, ya que los Péreire estaban decididos a proyectar el Madrid-Irún por Álava y Guipúzcoa, sin pasar por tierras vizcaínas. Infatigables, también los comisionistas entablaron relaciones con representantes del Gran Central de Francia, sin que éstas llegaran tampoco a buen puerto³⁵.

Entonces, en mayo de 1856, tuvo lugar en Bilbao una reunión entre la Comisión del Ferrocarril de Vizcaya y los diputados provinciales de Logroño con el objetivo de estudiar una posible colaboración para construir un ferrocarril de Haro a Bilbao pasando por Navarra. Los vinos, las frutas y los cereales riojanos necesitaban una salida al mar y viendo las pocas probabilidades de que el trazado de la línea del Norte discurriera por su territorio, aquella provincia se pronunció a favor de un ferrocarril que desde el Ebro medio, donde se unían los intereses de riojanos y navarros, llegase hasta Bilbao. Los diputados riojanos podrían garantizar la construcción del tramo comprendido entre Haro y Tudela, de unos 150 kilómetros de largo, y Vizcaya se encargaría del resto de la línea, sensiblemente menor. El trayecto Haro-Tudela correría a cargo de la Diputación de Logroño con la posible ayuda de Navarra. Igualmente, los riojanos contaban con el presumible apoyo del Estado, por medio de subvención, siempre y cuando la línea fuera considerada de interés general, además de las exenciones y ventajas que concedía la ley general de Ferrocarriles de 1855³⁶.

35. GARCÍA VENERO (1948), p. 274. Véase también AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Bilbao-Tudela, Registro 1, legajo 1: "Acta de Diputación y Comisión delegada de la Junta general en el asunto de Ferro-carril del Señorío, del día 17 de diciembre de 1856", fol. 55v.

36. GARCÍA VENERO (1948), p. 275. Véase también DELGADO IDARRETA (1985).

Toda vez que la realización de la Madrid-Irún por Bilbao resultaba ya prácticamente imposible, los vizcaínos volvieron su mirada al eje mediterráneo, tratando de empalmar con la línea del Norte en el valle del Ebro. El 25 de junio la Comisión recibió la noticia de la aprobación por las Cortes del dictamen correspondiente al Tudela-Bilbao y poco más tarde, el 11 de julio, en la mencionada ley que otorgaba al Crédito Mobiliario Español la primera y tercera sección de la línea del Norte, en uno de sus artículos adicionales, se autorizaba la pública subasta de la línea de Tudela a Bilbao por Miranda o Vitoria.

Pocos días después, las Juntas Generales de Vizcaya decretaron la reunión de una Junta de Distritos, celebrada el 17 de diciembre de ese mismo año. En ella se aprobó, además de la subvención legal u ordinaria determinada por la ley general de Ferrocarriles, una subvención extraordinaria a la empresa que se formara y acometiera los trabajos del tramo comprendido entre Bilbao y Miranda de Ebro. Ésta consistiría en asegurar a los capitales invertidos durante la construcción de las obras un interés del 4% anual hasta la explotación del ferrocarril. Interés que sería reintegrable a la Diputación en el momento en que la vía empezara a producir más de un 8% de interés³⁷. La idea fue bien aceptada entre la clase mercantil de la villa, ya que en la reunión celebrada el 16 de marzo de 1857 se determinó la constitución de una compañía que hiciera frente a la subasta, abriéndose inmediatamente una suscripción para cubrir el depósito del 5% que marcaba la ley.

Así las cosas, era necesario determinar el trazado de la vía férrea que se quería construir. Dividida en dos tramos, entre Bilbao y el Ebro y entre éste y Tudela, respectivamente, para el primero de ellos se valieron de los estudios realizados en la década de los cuarenta por el ingeniero Santa Cruz para el proyecto Madrid-Irún por Bilbao. Para el segundo fue necesario que se llevaran a cabo los estudios pertinentes a fin de poder solicitar la concesión definitiva. Para la primera sección quedó descartada la opción del paso por Altube por las dificultades de tipo técnico que presentaba, puesto que era preciso recurrir a la instalación de planos inclinados. Sólo restaban, pues, dos opciones: o un trazado directo hasta Miranda por Orduña o seguir la dirección del valle de Arratia hacia Vitoria y aquella localidad burgalesa. Además de los costes o las dificultades técnicas que uno u otro proyecto pudieran presentar, en el fondo, según González Portilla y su equipo, lo fundamental era el modelo de comunicaciones que se quería establecer³⁸. Al final primó la comunicación más directa y corta con el Ebro, al entender que Vitoria tampoco era una plaza comercial tan importante para el sacrificio económico que implicaba una prolongación de cuatro leguas³⁹. Además, Vitoria quedaba servida por la línea del Norte, controlada en última instancia, como ya se ha dicho, por los Péreire, quienes habían rechazado la posibilidad de establecer un ramal

37. AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Bilbao-Tudela, Registro 1, legajo 1: "Acta de Diputación y Comisión delegada de la Junta general en el asunto de Ferrocarril del Señorío, del día 17 de Diciembre de 1856".

38. GONZÁLEZ PORTILLA et alii (1995), p. 100.

39. Sobre los intereses alaveses en esta línea de ferrocarril, véase ORTIZ DE ZÁRATE (1857).

entre ambas ciudades. La alternativa de Vitoria, pues, habría supuesto su conversión en tributarios del Crédito Mobiliario Español primero y de la Compañía del Norte después⁴⁰.

Por consiguiente, con la opción de Orduña los vizcaínos apostaron por la vía más rápida para llegar a Miranda de Ebro y así tener acceso directo a todo el mercado interior, que era lo que realmente habían perseguido desde la concesión de la línea Madrid-Irún por Bilbao en 1845. De esta manera estaba más cerca el viejo sueño de mejorar las comunicaciones del Señorío con el resto de la península a fin de poder impulsar el tráfico comercial del puerto de Bilbao. Un puerto cada vez más amenazado por las buenas perspectivas de Santander, gracias al ferrocarril de Alar del Rey, y de San Sebastián, presunto gran beneficiario del nuevo trazado del ferrocarril del Norte y del fracaso del ferrocarril de los Alduides. En tales circunstancias, los comerciantes bilbaínos vieron claro la necesidad de llevar a cabo su proyecto cuanto antes, tratando de acortar lo más posible las distancias con Miranda de Ebro, pese a las dificultades técnicas que presentaba la opción de Orduña. Lo interesante para ellos era que “nos pondremos á la vez en comunicacion directa con todo el centro de Castilla vieja, la importantisima region de Valladolid y la Corte; y con las fértiles comarcas que baña el Ebro hasta Zaragoza y con Cataluña, asi que la parte oriental de Madrid, con la cual no ha podido haber hasta ahora sino muy cortas relaciones mercantiles”⁴¹.

Atendiendo a estos intereses, la Real Orden de 6 de junio de 1857 aprobaba el trazado del ferrocarril Bilbao-Tudela por Miranda de Ebro. Sin embargo, la Real Orden de 18 de julio de ese mismo año señalaba “por ahora” un punto de partida de ese camino de hierro entre Alfaró y Rincón de Soto (La Rioja), a 25 kilómetros de Tudela, hasta que, una vez realizados los estudios pertinentes para la modificación del trazado de la línea de Zaragoza a Alsasua, se fijara definitivamente el empalme entre ambas vías férreas⁴². Finalmente, según la Real Orden de 12 de diciembre de 1859, la conexión se haría en el enclave navarro de Castejón, localizado a más de 29 kilómetros de distancia de Tudela y convertido con el tiempo en una importante población ferroviaria de la Ribera y centro expedidor de los productos agrarios de la zona. Tal como ha señalado José Miguel Delgado Idarreta, el ferrocarril de Tudela a Bilbao se convirtió desde la primera de estas dos poblaciones en el centro que potenciaba los intereses navarros al permitir el enlace con la línea Zaragoza-Alsasua. A su vez, con este camino

40. GONZÁLEZ PORTILLA et alii (1995), p. 101.

41. AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Bilbao-Tudela, Registro 3, legajo 5, nº 1: Informe sobre el ferrocarril de Tudela a Bilbao de 26 de julio de 1856.

42. El concesionario de esta línea era José de Salamanca y hay sospechas de que precisamente fuera él quien presionara al Gobierno para que el punto de partida de la Bilbao-Tudela se hiciera entre esas dos localidades riojanas en lugar de Tudela, como sería más lógico. A este respecto véase *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 16 de agosto de 1857: “Camino de Hierro de Tudela a Bilbao”, de Gustavo Hubbard, p. 514. En este sentido no debemos olvidar que sólo dos años antes el banquero andaluz había estado comprometido con los vizcaínos en la realización de la línea Madrid-Irún por Bilbao. Sin embargo, toda vez que las obras del ferrocarril Barcelona-Zaragoza avanzaban y se veía la posibilidad de poder conectar con Francia, Salamanca se alió con los intereses navarros.

de hierro la capital vizcaína era compensada por la competencia ejercida por Santander y La Rioja y se veía favorecida en lo que a la mejora de sus comunicaciones y a la exportación de sus productos se refiere, incrementándose considerablemente sus posibilidades comerciales⁴³.

VI. Navarra y la línea del Norte

Mientras los vizcaínos habían conseguido ya la concesión de un ferrocarril que uniera Bilbao con el valle medio del Ebro, empalmando con la línea del Norte en Miranda, los navarros, después de la caída de Istúriz, seguían sin conseguir un proyecto de ferrocarril propio. Es cierto que la propuesta de Alduides no cayó en el olvido, pero José de Salamanca, con quien la Diputación había firmado un acuerdo en 1857, tal como ya se ha dicho, se dirigió a esta institución en junio de 1859 proponiendo dejar de lado la línea pirenaica a favor de una nueva que habría de discurrir por el valle del río Ulzama hasta el del Bidasoa. Para llevarlo a cabo, aquél solicitaba a esta corporación un préstamo de 25 millones de reales, ofreciendo una hipoteca directa a la Diputación de cien millones de reales en obras ejecutadas en territorio navarro. Los diputados, sin embargo, rechazaron la propuesta al entender que el contrato de 1857 se refería exclusivamente a la vía férrea de los Alduides y no a ninguna otra.

En medio del debate político que suscitó aquella propuesta, sobresalió la insistencia de Nazario Carriquiri por seguir intentando sacar adelante el proyecto del Pamplona-Bayona por los Alduides. La Diputación se dirigió, pues, a la reina Isabel II, si bien en ese momento el contrato firmado en 1857 con Salamanca había quedado anulado. La Diputación volvió entonces a firmar con él un nuevo convenio, aunque esta vez sin ninguna subvención y responsabilizándose de la posible concesión que pudiera obtener aquella institución. Ésta se dirigió al Congreso y al Senado para solicitar de nuevo la concesión de la línea de Alduides sin ayuda alguna del Estado, argumentando que las provincias vascas se verían favorecidas por la línea del Norte y Navarra no, con lo que de marginalidad y merma de su desarrollo implicaba este hecho. En verdad, es posible pensar que Salamanca tenía datos bastante fidedignos para creer que dicho camino de hierro no se construiría y de ahí que pensara en una nueva alternativa⁴⁴.

En efecto, Salamanca poseía un permiso concedido el 30 de noviembre de 1859, que fue denegado posteriormente por el Ministerio de la Guerra, para una línea de Burgos a Pamplona e Irún por el valle del Bidasoa, de manera que, sabedor de las dificultades que presentaba el proyecto de los Alduides para salir adelante, solicitó una autorización para el estudio del trazado de Zazpiturrieta, el cual había sido considerado como el más idóneo por la comisión de ingenieros de 1855 encargada de analizar los pasos por el Pirineo navarro. Esta línea partía de Pamplona, seguía el valle del río

43. DELGADO IDARRETA (2002), pp. 88-89.

44. ESARTE (1982), p. 76.

Arga hasta su confluencia con el Ulzama, cuya cuenca habría de recorrer hasta más arriba de Ostiz, donde entraba en el del Orgui, atravesaba la divisoria en Zazpiturrieta y entraba en el valle del Bidasoa en Santesteban, descendiénolo hasta unirse con la línea del Norte en la frontera. Semejante trazado reducía la distancia entre la capital navarra e Irún a 103 kilómetros, aunque con un gasto sumamente elevado⁴⁵.

Entretanto, preocupado el Gobierno por el enlace definitivo de la línea Zaragoza-Pamplona con la del Norte, la Junta de Caminos, Canales y Puertos encargó al ingeniero Jacobo González Arnao un estudio sobre un posible trazado por la localidad navarra de Irurzun. Éste presentó su trabajo el 9 de septiembre de 1860, analizando tres alternativas para alcanzar el Pirineo, a saber: la de los Alduides, por la que apostaba realmente la Diputación de Navarra; la de Pamplona-Ulzama-Irún, planteada por la empresa ferroviaria del Zaragoza a Alsasua y cuyo principal valedor era José de Salamanca; y la que, partiendo de Pamplona, discurría por Irurzun y por la localidad guipuzcoana de Alegría de Oria hasta alcanzar la frontera francesa en Irún. El autor se mostró partidario de esta última opción, ya que, además de las ventajas topográficas que presentaba sobre la propuesta del río Ulzama, se adaptaba mejor al trazado planteado por el ferrocarril del Norte⁴⁶.

Pese a ello, Salamanca volvió a presentar el 8 de diciembre de 1860 un segundo proyecto por el valle de Ulzama, aunque nuevamente fue rechazado por razones de seguridad nacional. Es más, ese mismo día la Junta de Caminos, Canales y Puertos, teniendo en su poder el informe de González Arnao, se posicionó a favor del trazado por Irurzun y Alegría, que era el único que no perjudicaba los intereses de la Compañía del Norte, la cual había comenzado ya las obras del tramo comprendido entre Alsasua y Tolosa⁴⁷. Para Pamplona, esta posibilidad podía resultar atractiva en la medida en que se acortaba sensiblemente la distancia con la costa guipuzcoana, quedando San Sebastián a tan sólo 76 kilómetros, frente a los 135 del trazado por Alsasua. Incluso el propio ministro de Fomento, el marqués de la Vega de Armijo, en un nuevo debate en las Cortes sobre el ferrocarril de los Alduides, también se posicionó a favor de aquel trazado, ya que la alternativa de Alegría de Oria presentaba la ventaja de unir Pamplona con San Sebastián, Pasajes e Irún, de acuerdo con el flujo comercial predominante en la época, debido a que la gran mayoría de las exportaciones navarras hacia el país vecino pasaban por aquella localidad fronteriza⁴⁸.

Ahora bien, Salamanca, quien había ganado la subasta celebrada el 6 de octubre de 1857 del ferrocarril de Zaragoza a Alsasua hasta Irurzun, consideró que el coste por Alegría era bastante más elevado y que la subvención aprobada inicialmente por el

45. *Revista de Obras Públicas*, 1861, n° 1: “Ferro-carril del Norte y de Zaragoza á Alsasua”, p. 5. El proyecto, obra de José M^a Faquineto, se localiza en el Archivo General de la Administración (AGA), Obras Públicas, caja 27.492.

46. Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), doc. n° 15.

47. *Ibidem*, doc. n° 16.

48. *La América*, 21 de abril de 1862: “Ferro-carril de los Alduides. Interpelación en el Congreso”, discurso del marqués de la Vega de Armijo, p. 25. Sobre este tráfico comercial, véase Ayuntamiento de Irún (1864), pp. 9 y 10.

Gobierno habría de resultar insuficiente, por lo que no estaba dispuesto a construir el nuevo trazado sin un aumento considerable de su cuantía.

Todo este debate sobre el posible empalme de la Zaragoza-Pamplona-Alsasua y la Madrid-Irún tiene aún mayor relevancia si tenemos en cuenta que, si hacía unos años parecía existir un amplio consenso entre los distintos pueblos navarros sobre la construcción del ferrocarril de los Alduides, esa unidad quedó rota, en la medida en que algunas localidades del norte de Navarra se posicionaron en su contra y a favor de un camino de hierro que discurriera por los valles de Ulzama y del Bidasoa⁴⁹. Cabe pensar que, por su cercanía, la economía y los intereses vitales de estas localidades estaban más próximos a la provincia de Guipúzcoa que a Bayona o a los Alduides. El Gobierno, muy cauteloso en este asunto, había decidido consultar al Consejo de Estado en pleno si, de acuerdo con las cláusulas establecidas en la concesión del Zaragoza-Alsasua, estimaba procedente someter a las Cortes un proyecto de ley fijando como parte de dicha concesión su prolongación desde Irurzun a Alegría con una subvención proporcional a la mayor longitud de tal vía. En su respuesta de julio de 1862, el Consejo de Estado admitió que no tenía facultades para obligar a la empresa concesionaria de la línea Zaragoza-Alsasua a empalmar con la del Norte en otra localidad diferente a esta última, aunque no se descartaba la posibilidad de poder autorizar un camino de hierro entre Irurzun y un puerto del Cantábrico, sin considerar por ello tal contrato infringido⁵⁰.

Finalmente, la alternativa de Irurzun-Alegría, a pesar de ser la opción preferida de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, fue desechada, entre otras razones, por su elevado coste. De esta forma, el 19 de julio de 1862 el Gobierno acordó que la línea de Zaragoza a Pamplona empalmara con el ferrocarril de Madrid a Irún en Alsasua, opción que ya se volvió definitiva. Lo cual no quiere decir que no se siguieran planteando las posibilidades de Irurzun y de Alduides como nuevos trazados para mejorar las comunicaciones ferroviarias de Navarra. En el primer caso, también San Sebastián, tradicional enemiga de Pamplona en esta materia, se mostró a favor de una nueva línea de unión con esta ciudad con el fin de acortar y aumentar las relaciones comerciales entre Guipúzcoa y Navarra y Aragón⁵¹. En cuanto al ferrocarril de los Alduides, el nuevo proyecto, fechado el 6 de febrero de 1864 y firmado por Angel Retortillo y Eusebio Page, fue auspiciado por José de Salamanca y los diputados navarros. Se basaba en el trabajo de Daguinet, aunque sus características técnicas eran sensiblemente mejores⁵². De hecho, el ingeniero José Almazán, comisionado para hacer un informe del mismo para la Dirección General de Obras Públicas, se mostró favorable a la realización de un camino de hierro entre Pamplona y los Pirineos por Zubiri

49. Ayuntamiento de Irún (1864), p. 23.

50. Citado en *Las pretensiones de la Compañía del Norte* (1864), pp. 11-12.

51. AGA, Obras Públicas, caja 22.550: carta del 20 de agosto de 1862 del alcalde de San Sebastián al Gobernador Civil de Guipúzcoa.

52. AGA, Obras Públicas, caja 10.831: Memoria descriptiva del "Proyecto del ferrocarril de Pamplona á la frontera de Francia por Villaba, Larrasoña y Eugüy", por Retortillo y Page.

y Eugui⁵³. También la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos se posicionó a favor del proyecto, toda vez que fueran introducidas algunas modificaciones⁵⁴. Incluso en el plan general de ferrocarriles que se planteó a mediados de los años sesenta parecía que el ferrocarril de Pamplona a Francia por Zubiri podría tener cabida, pero la renuncia de Salamanca por motivos de salud y la propia inestabilidad política de los gobiernos de la última etapa del reinado de Isabel II frustraron el proyecto.

Para entonces ya había entrado en funcionamiento el ferrocarril del Norte. En efecto, el 15 de agosto de 1864 y en presencia del rey consorte Francisco de Asís, se había inaugurado en San Sebastián la línea Madrid-Irún, que posibilitaba ya la unión directa con París, puesto que el tramo entre Beasain y Bayona había sido abierto el 21 de abril de 1864. Sin duda, este hecho repercutió de dos formas distintas en la propia red ferroviaria navarra. Por un lado, restó fuerza a las posibilidades de construcción del Pamplona-Bayona, sobre todo porque los flujos comerciales no eran tan grandes como para alimentar dos líneas prácticamente paralelas. Por otro, el mercado vasco-navarro salía reforzado al haber sido incluida dentro de este tendido ferroviario la localidad de Alsasua, convertida en punto de enlace de la Zaragoza-Pamplona, sirviendo así para articular buena parte del comercio proveniente no sólo de las zonas agrícolas más ricas de Navarra, sino también de Aragón, que pronto encontraron en Guipúzcoa un centro consumidor de relativa importancia y un puerto para poder expedir sus productos.

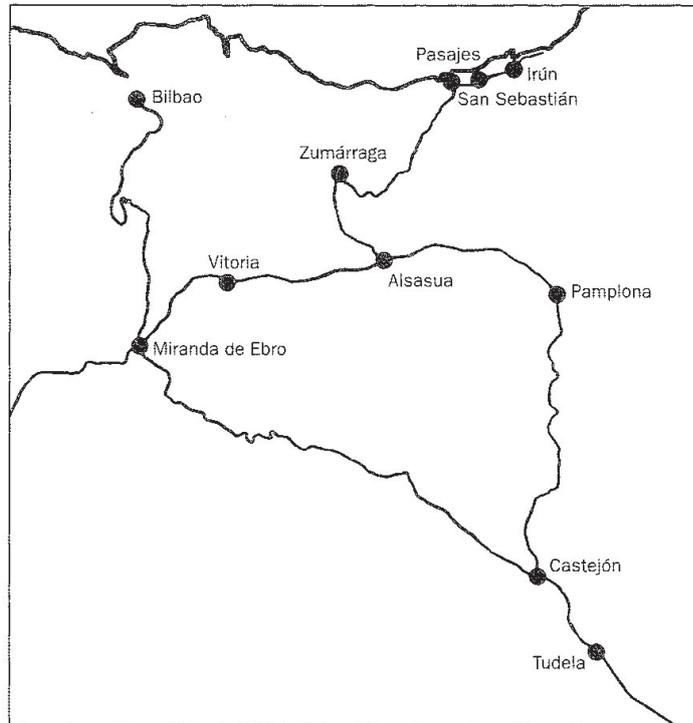
VII. Conclusiones

El proyecto de articulación del mercado del norte de España nació en Vizcaya a mediados de los años cuarenta. Hubo que esperar, sin embargo, dos décadas para ver concluidas las líneas del Norte y de Bilbao a Tudela. Ahora bien, durante estos años se produjeron importantes cambios respecto del proyecto original de la línea Madrid-Irún por Bilbao. En efecto, en vísperas de la ley general de Ferrocarriles de 1855, la concesión de esa línea caducó, de suerte que en el momento de la aprobación de la nueva ley habían surgido otros intereses protagonizados fundamentalmente por el grupo financiero encabezado por los hermanos Péreire. Atraídos por una vía más corta, que transcurriera por Burgos, Vitoria y San Sebastián, en la nueva línea del Norte Bilbao quedaba excluida. Paradójicamente, habiendo sido la burguesía del Señorío la que había impulsado un camino de hierro de este calibre, la capital vizcaína no se beneficiaría del trazado definitivo. Todo lo contrario, ya que quedaba al albur de la competencia de los puertos guipuzcoanos de San Sebastián y de Pasajes, por donde

53. AGA, Obras Públicas, caja 23.104: "Informe elevado á la Direccion general de Obras públicas, sobre el ferro-carril de Pamplona á la frontera francesa" de 20 de febrero de 1864 realizado por José Almazán.

54. AGA, Obras Públicas, caja 23.104: informe de 14 de julio de 1864 de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Sistema ferroviario vasco-navarro en 1864



sí discurría la línea del Norte, y de Santander, beneficiada por la línea que partía de Alar del Rey.

Ante este duro contratiempo, Vizcaya no se arredró y de inmediato empezó a pergeñar una nueva vía férrea que muy pronto contó con el apoyo de los riojanos, también excluidos de la línea del Norte. Así fue tomando cuerpo la propuesta del Bilbao-Tudela por Logroño. De esta manera la burguesía vizcaína reorientó su proyecto original de mejorar sus comunicaciones con Castilla para tratar de ganar los mercados del medio Ebro, ricos en cereales, vinos, verduras y frutas, todo ello escaso en el Señorío. Castejón, en suelo navarro, se convirtió pronto en el centro distribuidor de la producción de la Ribera de Navarra. El ser punto de encuentro de la Bilbao-Tudela y de la Zaragoza-Pamplona le permitió convertirse en un núcleo ferroviario importante, cuando hasta la fecha no era más que un despoblado. El sur de Navarra en particular y el medio Ebro en general quedaron incorporados a la red ferroviaria del norte de España e integrados en un mercado más amplio en el que Bilbao pasó a desempeñar un papel director. Efectivamente, como bien ha señalado Olga Macías, la pieza fundamental de todo este entramado ferroviario lo constituyó Bilbao, cuyo puerto desempeñaba ya un papel importante en el proceso industrializador de Vizcaya⁵⁵. No obstante, este cambio de orientación hacia el mercado del Ebro se vio completado también con

55. MACÍAS (1992), p. 512.

una mejora de sus comunicaciones con el septentrión peninsular gracias a la conexión en Miranda con la línea del Norte.

Por lo demás, la otra pieza clave para la configuración de la red ferroviaria vasco-navarra de mediados del siglo XIX fue el hecho de que la línea Madrid-Irún, en vez de discurrir por Bilbao, como había pretendido la burguesía vizcaína, lo hiciera por Vitoria, Alsasua y San Sebastián. Alsasua, pues, se convirtió en el otro enclave estratégico de la incorporación de Navarra al mercado vasco-navarro y al castellano. En Alsasua, como ya se ha comentado, empalmaron las vías férreas de Norte y de Zaragoza a Pamplona, cuya prolongación, tras una serie de discusiones, se realizó en esta localidad de la Burunda. La prolongación de la Zaragoza-Pamplona hasta Alsasua significó la dotación de ferrocarril a buena parte de la Navarra media, de suerte que muchos centros productores de la provincia quedaron comunicados por este nuevo medio de transporte para mediados de los años sesenta del siglo XIX. Por supuesto, quedó fuera de estos trazados el norte de la provincia, que hubiera visto colmadas sus expectativas con la realización de la vía férrea de los Alduides. Razones de carácter técnico, económico y político impidieron su realización. Por parte de los alduidistas, siempre se argumentó que esta obra hubiera permitido colocar más rápidamente los productos del medio Ebro en Francia. Sin embargo, dado el desarrollo económico que a partir de 1842 experimentaron Guipúzcoa y Vizcaya como consecuencia de su industrialización, la conformación de una red ferroviaria vasco-navarra podía abrir grandes posibilidades a la producción agrícola del antiguo reino, debido precisamente al aumento progresivo de la población y a las grandes limitaciones de la agricultura de aquellas dos provincias. En opinión de Olga Macías, la importancia de la construcción de la línea Pamplona-Alsasua radicó en el acercamiento de la producción navarra al puerto de Pasajes, lo que iría, según ella, en detrimento de Bilbao⁵⁶. Efectivamente, tal como hemos señalado en otro lugar, en lo que al comercio internacional de vino se refiere, Pasajes fue capaz de ganarle la partida a Bilbao gracias a las mayores facilidades de embarque que los caldos de La Rioja, Navarra y Aragón encontraron en ese puerto⁵⁷. En este sentido, unas buenas comunicaciones como las proporcionadas por la línea del Norte debieron influir también decididamente en semejante flujo mercantil.

En definitiva, los esfuerzos desarrollados por los navarros para crear su red ferroviaria partiendo de una iniciativa propia, la de los Alduides, fracasaron ante la construcción de las primeras líneas generales nacidas fuera de este territorio propiamente dicho. Lo cual no fue óbice, como ya se ha resaltado, para que una buena parte de Navarra quedara comunicada con los principales núcleos de la economía española a mediados del siglo XIX. De suerte que “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 Guipúzcoa”⁵⁸.

56. MACÍAS (1992), p. 508.

57. LARRINAGA (1999), p. 233. Véase también el cuadro 4.12.

58. MACÍAS (1992), pp. 497-498.

Bibliografía

- AYUNTAMIENTO DE IRÚN (1864): *Informe aprobado por el Ayuntamiento de Irún, en su sesión de 11 de octubre de 1864, para servir de contestación al interrogatorio adjunto á los ante-proyectos formados para completar la red de ferro-carriles de España, resolviendo el problema de hallar un camino mas directo, económico y ventajoso de Pamplona al mejor puerto de la Costa Cantábrica y á Bayona que el de los Alduides*, Imprenta de “La Elegancia”, Irún.
- AZCONA, Ana M. (1996): *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*, Gobierno de Navarra, Pamplona.
- CASAÑAS, Magí (1977): “El ferrocarril en España, 1844-1868. Consideraciones en torno a una crisis”, *Investigaciones Económicas*, nº 4.
- CASARES ALONSO, Aníbal (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Escuela Nacional de Administración Pública, Madrid.
- DELGADO IDARRETA, José Miguel (1985): “La red de comunicaciones en La Rioja en el siglo XIX”, en *Actas del I Coloquio sobre Geografía de La Rioja*, Comunidad Autónoma de La Rioja, Logroño.
- (2002): “Los orígenes del ferrocarril riojano en el siglo XIX”, en Idem (coord.): *Ferrocarril en La Rioja*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.
- ESARTE, Pedro (1982): *El ferrocarril europeo de Navarra*, Pamplona.
- GARCÍA VENERO, Maximiano (1948): “Historia anecdótica del ferrocarril en España”, en *Cien años de ferrocarril en España*, vol. I, Comisión Oficial para la conmemoración del primer centenario del ferrocarril en España, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1999): “Los transportes y el comercio interior en la España del siglo XIX”, en ANES, Gonzalo (ed.): *Historia económica de España. Siglos XIX y XX*, Galaxia Gutenberg y Círculo de Lectores, Barcelona.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel et alii (1995): *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel y MONTERO, Manuel (1994): “La fundación del Banco de Bilbao entre las necesidades del capitalismo mercantil y de la construcción del ferrocarril al interior”, en MARTÍN ACEÑA, P. y GÁRATE, M. (eds.): *Economía y empresa en el norte de España*, Diputación Foral de Guipúzcoa y Universidad del País Vasco, San Sebastián.
- LARRINAGA, Carlos (1999): *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1814*, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián.
- (2002): *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Casino de Irún, Irún.
- (2003): “La *Concesión Vascongada* y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)”, comunicación presentada al Tercer Congreso de Historia Ferroviaria, Gijón.
- MACÍAS, Olga (1992): “Aproximación a la política ferroviaria de Navarra. Los enlaces ferroviarios con el área cantábrica”, *Príncipe de Viana*, anejo 16.

- MATEO DEL PERAL, Diego (1978): “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”, en ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, T. I, Banco de España, Madrid.
- MARTINENA, Juan José (1977): *Ferrocarril de Alduides. Historia de un proyecto*, Diputación Foral de Navarra, Pamplona.
- Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861): *Ferrocarril de los Alduides. Documentos relativos á esta línea y á los estudios de prolongacion de la de Zaragoza á Alsásua*, Imprenta de “El Clamor Público”, Madrid.
- ORMAECHEA, Angel M^a (1989): *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Ferrocarriles Vascos, Bilbao.
- ORTIZ DE ZÁRATE, Ramón (1857): *Ferrocarril de Bilbao a Tudela por Vitoria ó Miranda de Ebro*, Imprenta de Ignacio de Egaña, Vitoria.
- *Las pretensiones de la Compañía del Norte* (1864), Imprenta de “El Clamor Público”, Madrid.
- SAIZ PASTOR, Candelaria y VIDAL OLIVARES, Javier (2001): *El fin del Antiguo Régimen (1808-1868). Economía*, Síntesis, Madrid.
- TEDDE DE LORCA, Pedro (1978): “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, T.I, Banco de España, Madrid.
- TÉMIME, Émile (1971): “La question du chemin de fer des Aldudes (1856-1858) et *Le Courrier de Bayonne*”, en *Actes de Quatre-vingt-quatorzième Congrès National des Sociétés Savantes*, Bibliothèque Nationale, Paris.
- TORTELLA, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España*, Tecnos, Madrid.
- VV.AA. (1998): *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Anaya, Madrid.
- WAIS, Francisco (1987, 3^a ed.): *Historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- ZYLBERBERG, Michel (1993): *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris.