

El Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona: las aspiraciones frustradas de Navarra y del Puerto de Bilbao

Olga Macías

Hablar de la dilatada gestión para la construcción del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* pasando por Estella, es hablar de un complicado proceso de más de setenta años en el que se dilucidaron los diversos intereses implicados en que este ferrocarril se llevara a efecto. Los protagonistas claves de la gestación de este proyecto reflejaban los deseos y voluntades que concitaban este tipo de empresas ferroviarias, tantos como problemas planteaban las actividades económicas, políticas y administrativas de los territorios que recorrería la línea. En el presente estudio abordaremos las distintas actividades que desarrolló uno de los grupos de poder que abogaron por la materialización del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona*. Nos referimos a aquellos hombres de negocios bilbaínos que canalizaron sus fuerzas a través del Comité de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao para desarrollar un amplio plan de construcciones ferroviarias en el que el *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* no era más que una pieza del engranaje encaminado a ampliar el área de influencia del puerto de Bilbao. En el otro lado de la balanza, se encontraban las gestiones capitaneadas por la Diputación de Navarra cuyos intereses eran altamente divergentes con los defendidos por la cámara bilbaína. Este choque de intereses provocó un agrio debate, en el que la prensa jugó una doble baza, por una parte, como reflejo de las distintas corrientes interesadas en la construcción de esta línea ferroviaria y, por otra parte, como instigadora de las diferentes instituciones públicas para que definieran sus posturas frente al problema que se plateaba.

En este juego de fuerzas polarizado en torno a los intereses económicos vizcaínos y navarros, también participaron otros protagonistas no menos interesados en la construcción del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona*. De este modo, Álava veía sus expectativas de futuro representadas en la explotación del *Ferrocarril Vasco-Navarro*, de cuyas líneas (Vitoria-Estella y Vitoria-Vergara), el *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* era prolongación directa. Al mismo tiempo, Guipúzcoa también tenía un interés particular en

la construcción de este ferrocarril, en cuanto ampliaría el área de influencia del puerto de Pasajes. Por último, La Rioja, desde cuya capital partía la línea que por la merindad de Estella se dirigiría hasta Pamplona, optaba por una nueva ruta de enlace con la cabecera del Viejo Reino. Para finalizar, no podemos obviar la actuación de aquellos hombres de negocios vinculados con las empresas que explotaban las líneas de vía estrecha, que recorrían Navarra, Guipúzcoa y Vizcaya, y que constituían un importante grupo de presión cuyo adalid era la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*.

Este ha sido a grandes rasgos el encuadre en el que se dilucidó el proyecto del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona*. Pasaremos a continuación a desglosar cuales fueron los antecedentes del mismo, la actuación de la Cámara de Comercio de Bilbao y las reacciones que suscitaron sus actividades.

1. Antecedentes: El Ferrocarril Central de Navarra

Las primeras noticias que se tienen acerca del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* datan de 1889, cuando en una reunión del Ayuntamiento de Logroño se planteó la posibilidad de enlazar la línea Madrid-Zaragoza con el *Ferrocarril de Tudela-Bilbao* y que ésta llegase a Logroño¹. Esta propuesta se encuadraba dentro de la política ferroviaria de las Diputaciones de Navarra y de Logroño encaminadas a la consecución del *Ferrocarril de los Alduides*, del que la línea de Pamplona a Logroño era considerada una parte integrante. De este modo, las gestiones en torno a la construcción de este ferrocarril se sucedieron. El 16 de enero del mismo año se reunieron en el Ayuntamiento de Viana representantes de los términos afectados por esta línea, además de una comisión de la Diputación Foral de Navarra, Cámara de Comercio de Logroño y, como no, redactores de los principales rotativos navarros y riojanos². La campaña desatada por esta prensa a favor del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* no sería sino el precedente de la actuación futura de este medio en el dilatado proceso de tramitación de la línea que nos ocupa. Pero no adelantemos acontecimientos. En 1890 las Cortes nombraron una comisión para el estudio de la viabilidad de este ferrocarril, el 26 de febrero tanto la Cámara de Diputados como el Senado se mostraban a favor de su construcción y por Real Decreto del 6 de marzo se sancionaba su concesión. Esta le fue dada a Emilio Legorburu,

1. Sobre el Ferrocarril de Logroño-Pamplona y su vinculación con las actividades económicas de La Rioja ver la obra de DELGADO IDARRETA, J.M., "Nota sobre los ferrocarriles en Logroño a fines del siglo XIX", en *Cuadernos de Investigación (Geografía e Historia)*, Logroño (1978), T. IV, fasc. 2, pp. 132-136; "La Rioja, Logroño y los ferrocarriles a fines del siglo XIX", ibídem, T. V., fasc. 1, pp. 135-150; "Los ferrocarriles en La Rioja Alta (1887-1909)", ibídem, T. V., fasc. 2, pp. 169-19; "La red de comunicaciones en La Rioja en el siglo XIX", Actas del I Coloquio sobre geografía de La Rioja, Logroño (1985), T. 5, pp. 119-126; "El ferrocarril Logroño-Pamplona (1888-1891)", en *Cuadernos de Investigación. Historia*, Logroño, 1981, T. VII, fasc. 1-2, pp. 150-151; "El Ferrocarril Logroño-Pamplona", en *Príncipe de Viana*, anejo 4-1986, año XLVII, 1986, Pamplona, pp. 587.

2. DELGADO IDARRETA, J.M., "El ferrocarril Logroño-Pamplona", en *Príncipe de Viana*, anejo 4 (1986), p. 588.

sin subvención del Estado, para construir un ferrocarril de vía ancha que partiendo de Logroño en la línea de Tudela a Bilbao, se dirigiera a Pamplona³.

Desde el momento mismo de la concesión, se planteó una de las cuestiones vitales que marcaron las diferentes gestiones que abordaron la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. Este tema no fue otro que el del ancho de vía en el que debía de construirse esta línea. Desde un principio, se plantearon las discrepancias en torno a la utilización del ancho normal, tal y como fue concedida la línea, o de la vía estrecha. En 1891 la Diputación de Navarra salía al paso de ciertos comentarios en la prensa sobre la construcción de este ferrocarril en vía estrecha ante los intereses de una compañía inglesa que estaba gestionando la construcción de lo que sería el *Ferrocarril Vasco-Navarro*. En esos momentos, la Diputación tenía bien claro que era imposible la utilización de la vía estrecha, o ancho vascongado, para la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*⁴.

En 1896, ante la dilación del comienzo de las obras de la línea Logroño-Pamplona, surgieron nuevas iniciativas para agilizar su materialización. Por una parte, a instancias de la Diputación Foral de Navarra, el alcalde Estella convocó a una reunión a todas las entidades y corporaciones interesadas en el tema que tuvo lugar el 11 de junio de 1896. Los distintos pueblos afectados por la construcción de este ferrocarril no se ponían de acuerdo en torno al trazado que debía de seguir la línea, e incluso, no faltaban voces que acusaban a la Diputación Foral de estar demorando el tema. En esta reunión se acordó solicitar a la Diputación que incluyese al *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en la red de ferrocarriles secundarios navarros. Sin embargo, las gestiones seguidas por la comisión surgida de la asamblea de Estella resultaron baldías⁵. Hay que tener presente que la Diputación apoyaba por aquel entonces la construcción de este ferrocarril en vía ancha y que su inclusión en la red de ferrocarriles secundarios de Navarra abría la posibilidad de adscribir esta línea a la nueva legislación que se estaba tramitando en las Cortes y que estaba encaminada a potenciar el uso de la vía estrecha en la construcción de los ferrocarriles secundarios.

En 1896 surgió también otra iniciativa encaminada a facilitar la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. El ingeniero pamplonés Emilio Azarola desarrolló el proyecto de un ferrocarril eléctrico de Logroño a Pamplona. Este proyecto contó con un destacado eco en la prensa tanto especializada como diaria de la época. De este modo, la *Revista de Obras Públicas* sacó una exposición sobre este tema escrita por el mismo Azarola que a su vez fue publicada por la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en una serie de artículos⁶. En líneas generales, el ingeniero navarro iba en contra del proyecto

3. *Ibidem*.

4. *Ibidem*, p. 589.

5. *Ibidem*.

6. AZAROLA, Emilio: "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Madrid 25 de octubre de 1896, n° 43, pp. 512-515. "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Madrid, 1° de noviembre de 1896, n° 44, pp. 527-528. "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Ma-

del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* en vía de un metro y defendía la construcción de un ferrocarril eléctrico con un ancho viario de 0,75 metros asentado sobre la misma carretera de Logroño a Pamplona.

En su estudio, Azarola realizaba un detallado análisis del posible tráfico que se desarrollaría por este ferrocarril, teniendo en cuenta el tránsito que tenía lugar en la carretera sobre la que se asentaría la vía y que se vería incrementado por el reclamo que el buen funcionamiento de la línea supondría. Añadía, además, las imponderables ventajas de la tracción eléctrica frente a la tradicional de vapor. Estas se resumían en la inmediatez del tráfico y su poder absorbente de todo tráfico cercano al trazado, puesto que no existían trabas para realizar transportes a corta distancia y se facilitaba la carga y descarga de las mercancías; la segunda ventaja sería la economía de las tarifas, al ser menor el gasto de instalación y explotación del nuevo ferrocarril; y, por último, la tercera ventaja era la facilidad para organizar el servicio amoldándose a las necesidades del tráfico y en cualquier parte del trazado.

Para Azarola, indudablemente, el gran interés de esta construcción radicaba en aprovechar las carreteras para establecer los servicios ferroviarios, en cuanto se daba una utilización más activa de la red viaria que en modo alguno, afirmaba, se vería afectada por las modificaciones necesarias para la instalación del ferrocarril eléctrico. También era ventajosa la disposición que esta línea ofrecería para sus talleres de reparación, estaciones tanto de cabecera como intermedias, al facilitar unos medios sencillísimos para organizar la carga, descarga y trasbordo de mercancías por medio de grúas u otros aparatos movidos por electricidad. En otro orden de cosas, el ferrocarril eléctrico garantizaba una mayor seguridad frente a los accidentes ferroviarios, una mejor conservación de las trincheras y terraplenes, y también una mejor maniobrabilidad del material móvil. Para finalizar, Emilio Azarola realizaba en su proyecto un exhaustivo análisis de los siguientes apartados: energía, en tal caso, eléctrica a ser empleada por el ferrocarril; el tipo de vía a ser utilizado; material móvil; servicios de mercancías y viajeros; movimiento de la línea; y, por último, el capital necesario para su construcción.

El ingeniero pamplonés en su deseo de llevar a efecto su idea se puso en contacto con la comisión que se formó en Estella en junio de 1896. Las reuniones se sucedieron, el 13 de diciembre del mismo año tuvo una conferencia con el diputado foral por Estella, Sr. Errea, pero a pesar de la presión a favor del proyecto por parte de la prensa navarra y riojana, el asunto no prosperó⁷. Buena parte de la responsabilidad en el descalabro de este proyecto se correspondió al informe que sobre el mismo emitió *La Junta técnica de los Ferrocarriles de Navarra* el 29 de octubre de 1896⁸. Ante todo, la Jun-

drid, 8 de noviembre de 1896, n° 45, pp. 538-540. "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Madrid, 15 de noviembre de 1896, n° 46, pp. 551-553. "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Madrid, 22 de noviembre de 1896, n° 47, pp. 562-563.

7. DELGADO IDARRETA, J.M.: op. cit., p. 591.

8. "Informe sobre el Anteproyecto de Ferrocarril Eléctrico entre Pamplona, Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLII, Madrid, 17 de enero de 1897, n° 3, pp. 29-32.

ta hacía saber la satisfacción con la que sus integrantes habían leído el anteproyecto presentado a la Diputación Foral de Navarra y ponderaban la figura de Emilio Azarola por sus sólidos conocimientos en materia ferroviaria y, particularmente, en la aplicación de la energía eléctrica a la tracción. En su informe, la Junta secundaba la idea mantenida en el proyecto de que era grande la necesidad que tenían los pueblos de Navarra de una red de fáciles vías de comunicación, a fin de verter sus productos en los centros comerciales de primer orden. Para la Junta, sin duda alguna, esta era la misión de la Diputación Foral, que desde hacía tiempo venía estudiando la manera de resolver el difícil problema que planteaban las comunicaciones tanto internas como externas de la provincia.

En cuanto a la cuestión del ancho de la línea planteada por Azarola, la Junta calificaba este asunto como *el punto más difícil en materia de ferrocarriles*. Ante los desengaños sufridos en las distintas construcciones ferroviarias navarras, la Junta mantenía que no se atrevía a fijar en ese momento el ancho que convenía adoptar para la red general de ferrocarriles en Navarra, si sólo se limitaban a tomar como base para resolver este punto el coste kilómetro de las obras y la importancia del tráfico probable. Además, consideraba que era otra la causa que había guiado a los encargados de estudiar la red general de ferrocarriles de Navarra para la aplicación a este plan del ancho de un metro. Este tipo de ancho de vía se adoptó porque no siendo posible aplicar el ancho de la vía normal por su excesivo coste, se aceptó el de un metro como tipo general en los ferrocarriles que en aquel momento se estaban construyendo y explotando en España, especialmente en la región del Norte.

Para la Junta, adoptar un ancho distinto sería aislar completamente la red general de los ferrocarriles navarros de la red de las demás provincias. Además, de utilizar el ancho de vía de un metro en la construcción del *Ferrocarril Central de Navarra*, de Logroño a Pasajes, pasando por Estella, Pamplona, Santesteban e Irún, se podía establecer una línea directa por toda la costa cantábrica, abriendo un importantísimo mercado para los productos navarros. En efecto, al poner en comunicación Navarra con las líneas transversales que se encontraban en explotación de Málzaga a Zumárraga, de Valmaseda a la Robla (León), pasando por Burgos y con las que estaban en construcción de Vergara o Los Mártires por Vitoria a Estella y con otros muchos cuyos proyectos que se hallaban aprobados o en estudio, se entraba a formar parte de una red general que contaba con más de mil kilómetros. Por lo tanto, en estas circunstancias no debía adoptarse un tipo de ancho viario diferente al de un metro y ante el doloroso hecho de que Navarra, en relación con las provincias limítrofes, ocupaba el último lugar en materia ferroviaria, si no se quería quedar aislados del resto de España, era preciso que se llevaran a efecto los proyectos que desde 1852 tanto se venían discutiendo, pero que no habían dado ningún resultado práctico hasta ese momento.

En cuanto a la propuesta de Azarola de utilizar parte de la explanación de la carretera para asentar en ella la vía, la Junta sostenía que, ante los peligros permanentes como consecuencia de la proximidad de aquélla y de la vía férrea, la reducción obligada de la velocidad de los trenes, las rectificaciones necesarias del perfil longitudinal y el incremento de los gastos de conservación, no podía aceptar esta solución. La vía férrea de Logroño a Pamplona estaba llamada a formar parte de una extensa red de fe-

rocarriles, y dentro de esta red la línea principal había de ser la que uniera a Logroño y Oviedo pasando por Pamplona, San Sebastián, Bilbao y Santander, y a la que habrían de afluir todas las líneas transversales⁹. Por lo que respecta a la parte eléctrica del anteproyecto, la Junta estimó que una solución más económica que la propuesta por Azarola sería la de emplear la corriente continua, puesto que a pesar de que con este procedimiento no se evitarían las estaciones rotativas, la distribución sería más sencilla.

Para finalizar, la Junta encontró graves omisiones en el presupuesto, puesto que se prescindía del coste de las obras, no se asignaba el suficiente peso a los carriles y no se presupuestaban importantes partidas del material tractor y de la vía. Asimismo, tampoco se consignaban los gastos de la construcción de las estaciones de transformación eléctrica. Por lo tanto, al hacer el estudio detallado de las obras necesarias, el presupuesto sería el doble de la cantidad presupuestada por el señor Azarola. La Junta terminaba su informe considerando que la propuesta del *Ferrocarril Eléctrico de Logroño a Pamplona* no resolvía el problema que desde hace tantos años se venía persiguiendo en materia ferroviaria en Navarra.

La *Junta técnica de los Ferrocarriles de Navarra* consideraba vital la cuestión del ancho a utilizar en las construcciones ferroviarias navarras, acorde con un plan encaminado a su circunscripción a la red de vía estrecha que se estaba consolidando por toda la cornisa cantábrica. No había otra posibilidad, ni siquiera se planteaba la utilización del ancho viario español, a pesar de que el sur navarro estaba mejor comunicado con este tipo de vía con la red general de los ferrocarriles españoles. Esta fue la postura que la Junta mantuvo a lo largo del dilatado proceso de negociación del expediente del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, como posteriormente tendremos oportunidad de abordar, y que encardinó las actitudes que surgieron en torno a este proyecto ferroviario.

Así las cosas, el proyecto de construcción del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona por Estella* en vía estrecha quedaba en un impás en el que diversos amagos parecían despertar del letargo en que se encontraba. Una de estas tentativas fue un proyecto del que nada se ha podido encontrar y que data de 1910. De los tres ingenieros que participaron su redacción tan sólo se conoce el nombre de dos de ellos, Alonso Zabalza y Arellano. El otro conato fue el de la inclusión de la línea de Logroño a Pamplona en el ferrocarril directo que uniría Madrid y Francia por los Alduides y que data de 1921. Al amparo del *Nuevo Régimen Ferroviario* surgido el 1924 de la iniciativa del Directorio Militar, se activó de nuevo el tema de la tramitación del expediente de concesión de la línea Logroño a Pamplona. En el *Nuevo Plan Ferroviario* se recogía esta línea por considerarla de interés regional, al mismo tiempo que se le encuadraba dentro de la continuación de la línea de los Alduides¹⁰.

9. MACÍAS, Olga: "El Ferrocarril directo Oviedo-Hendaya: la conexión ferroviaria en vía estrecha de la cornisa cantábrica", en *III Congreso de Historia Ferroviaria. Siglo y medio de ferrocarril en Asturias*, Gijón, 24 a 26 de septiembre, 2003.

10. DELGADO IDARRETA, J.M.: op. cit., p. 591.

Eran momentos de continuos cambios en la economía internacional como consecuencia del reajuste de los mercados que tuvo lugar en la posguerra europea y tanto Navarra como La Rioja, significativos centros de producción agrícola e importantes potenciales mercados de consumo, no pudieron sustraerse de los deseos de expansión de tradicionales plazas financieras que buscaban un modo de activar su economía agravada duramente por la crisis posbélica. Nos referimos, en particular, al puerto de Bilbao y a los intereses que en torno a él se concitaban. La actividad portuaria de la villa vizcaína había decrecido constantemente desde que llegó el armisticio de la Gran Guerra europea como consecuencia de la adaptación a las nuevas directrices de la economía general y también como resultado de los profundos cambios que estaban surgiendo en el seno de las actividades productivas vascas.

En este entorno, el ferrocarril era un modo válido de potenciar el área de influencia del puerto de Bilbao y *las fuerzas vivas* involucradas en la explotación portuaria, que era lo mismo que decir en las actividades económicas vizcaínas, capitaneadas por la burguesía financiera bilbaína, no dudaron en aunar sus intereses para canalizar a su favor aquellos proyectos ferroviarios que ayudaran a incrementar el tráfico marítimo del puerto bilbaíno¹¹. De este modo, la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* se convirtió en uno de los objetivos marcados por los financieros bilbaínos involucrados en la explotación del puerto de Bilbao y principales empresas productoras vizcaínas. La salvedad de estas intenciones con respecto a la tramitación que hasta este momento se había llevado de este ferrocarril, era que estos hombres de negocios bilbaínos propugnaban la construcción de esta línea en vía ancha en vez de en vía estrecha, tal y como la Diputación Navarra venía gestionándolo en el Ministerio de Fomento. Para lograr su objetivo, las actividades de los empresarios de Bilbao se canalizaron a través de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

2. La Cámara de Comercio de Bilbao y el Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona

Las actividades de la Cámara de Comercio de Bilbao encaminadas a la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona*, deben encuadrarse dentro de los trabajos que realizó el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles, creado dentro de esta corporación mercantil, para dar salida a aquellos proyectos ferroviarios que favorecería el desarrollo de las actividades económicas de Bilbao y de su puerto. Estas labores se inscribieron, en todo momento, dentro de las distintas políticas que las instituciones provinciales y estatales desarrollaron en materia ferroviaria, al mismo tiempo que se circunscribían al marco de actuación natural de la influencia mercantil bilbaína. En este orden de cosas, el análisis de las relaciones ferroviarias de Bilbao con Navarra era una preocupación

11. MACÍAS, Olga. *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, Lejona, 1994.

constante para la Cámara de Comercio de Bilbao, intereses ferroviarios que se encuadraban dentro de la zona de influencia ferroviaria de Bilbao y que comprendía básicamente el área del norte y de la mitad centro peninsular.

En cuanto al *Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona*, la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio, mecanismo encargado del estudio de aquellos proyectos ferroviarios que interesaban al Comité Ejecutivo de Ferrocarriles, partió de un análisis preliminar de la línea en torno a tres premisas básicas. En primer lugar, la Comisión se centró en el estudio del *Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona* y de su área de influencia, para tratar a continuación la situación ferroviaria de 1925 y la viabilidad de esta línea dentro del nuevo marco jurídico ferroviario. Por último, esta Comisión abordó la manzana de la discordia en cuanto a la construcción de esta línea y que enfrentó los intereses de las distintas entidades económicas e instituciones políticas interesadas en ella. Nos referimos, al ancho de vía que se debía de utilizar para su construcción y las consecuencias inmediatas de la aplicación del ancho viario normal o de un metro.

2.1. *El entorno ferroviario de la construcción del Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona, Bilbao y su hinterland*

El acortamiento de las distancias ferroviarias entre Bilbao con Navarra y La Rioja siempre fue un objetivo básico de la Cámara de Comercio de Bilbao. Ambas comunidades, además de su importancia intrínseca como centros productores y potenciales centros consumidores, representaban la puerta de unas comunicaciones más fluidas de Bilbao con el valle del Ebro y su extensión hacia el Mediterráneo, a la par que la salida por La Rioja acortaría las distancias ferroviarias existentes con el valle del Duero. Cuando en 1918 el Ministerio de Fomento dio conocimiento público de la *Estadística ferroviaria* que había confeccionado, la Cámara de Comercio tuvo bien presente que dentro de las nuevas líneas quedaba incluida la sección Escoriaza-Mondragón del *Ferrocarril Estella-Vitoria-Los Mártires*¹².

Esta línea permitiría acortar las comunicaciones ferroviarias entre Bilbao con Vitoria y la merindad de Estella. Sin embargo, el reconocimiento de este ferrocarril no satisfacía las necesidades de expansión de los intereses representados por la Cámara de Comercio de Bilbao, puesto que en la revista *Información* de dicha entidad, se reconocía que ante la crisis que afectaba a la economía vizcaína en 1919 había que pensar en mejoras ferroviarias y actualizar proyectos que habían sido abandonados o aplazados. Entre estas propuestas se indicaban las siguientes: la doble vía entre Bilbao-Miranda y León-Palencia; la electrificación de la cuesta de Orduña; ampliar el anticipo ofrecido por las Diputaciones de Guipúzcoa y Álava para terminar la sección de Vitoria a la línea de Durango-Zumárraga del *Ferrocarril de Estella por Vitoria* y el empalme entre

12. "Los ferrocarriles españoles", en *Información*, año XI, 30 de marzo de 1925, nº 273, Bilbao, p. 181.

Los Mártires y Vergara con dicha línea¹³. Por lo tanto, ya estaban definidos los frentes inmediatos de la actuación ferroviaria de la Cámara bilbaína, es decir, el mejoramiento y acortamiento de las distancias ferroviarias entre Bilbao con la cuenca del Duero y la del Ebro.

Cuando en 1925 se abrió a información pública el *Plan general de Ferrocarriles* propuesto por el Gobierno, la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio decidió acudir a favor del proyecto del *Ferrocarril Haro-Ezcaray-Abejar* e instaba a otras instituciones a secundar esta actuación¹⁴. Las esperanzas de Bilbao se cifraban en la salida por La Rioja hacia la zona del Duero y su proyección hacia el valle del Ebro. La misma intencionalidad perseguía esta entidad cuando en 1926 al amparo del *Plan preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción*, se comprometía a tramitar directamente con el Ministerio de Fomento la construcción del *Ferrocarril Haro-Monterrubio-San Leonardo*, para lo que presentaba soluciones económicas avaladas por la banca bilbaína¹⁵.

A pesar de la extensa actividad desplegada por la Cámara de Bilbao, sus gestiones no tenían el resultado esperado. Esta entidad no dudó en acusar al Estado de retardar aquellos trabajos que podían beneficiar al puerto de Bilbao y, en una nota de prensa a raíz del *Plan General de Ferrocarriles* de 1930 que incluía el *Ferrocarril de Vitoria-Estella*, hacía un llamamiento para aunar todos los intereses involucrados en los planes de reformas ferroviarias, dentro de una firme y sana política ferroviaria¹⁶. La sombra de las gestiones de los diferentes gobiernos a favor de aquellas construcciones ferroviarias que favorecían al puerto de Santander frente al de Bilbao planeaba tras las acusaciones de la Cámara de Comercio.

Un nuevo aire irrumpió dentro de la política ferroviaria con la labor legisladora de la República. Estos trabajos estuvieron encaminados a solventar los problemas planteados por la legislación ferroviaria del Directorio, y se decretó paralizar las obras iniciadas bajo las normas del Plan de 1926, puesto que este plan abordaba las construcciones sin tener en cuenta la economía de las explotaciones y resultaba falto de base técnica. La reacción de la Cámara de Comercio frente a la actitud de la República fue la de recoger en la revista que publicaba un artículo del antiguo miembro de la Dirección general de Ferrocarriles, Antonio Velao, que también apareció en la *Revista de Obras Públicas* en abril de 1932. Este autor criticaba la actitud ferroviaria del nuevo gobierno y le instaba a continuar aquellas obras que ya estaban emprendidas en función de anterior legislación¹⁷.

13. *Ibídem*.

14. "El plan general de ferrocarriles", en *Información*, año V, 14 de marzo de 1919, n° 129, Bilbao, pp. 138-139.

15. "Circuito nacional de carreteras. Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción. Confederaciones Sindicales Hidrológicas", en *Información*, año XIII, 29 de marzo de 1926, n° 297, Bilbao, pp. 175-178.

16. "El plan general de ferrocarriles", en *Información*, año XVII, 14 de junio de 1930, n° 398, Bilbao, p. 652.

17. "La construcción de nuevos ferrocarriles", en *Información*, año XIX, 29 de abril de 1932, n° 443, Bilbao, pp. 259-261.

Las aspiraciones en materia ferroviaria de la Cámara de Comercio quedaban a la expectativa de las nuevas directrices ferroviarias de la República.

Dentro de esta legislación en materia ferroviaria de los distintos gobiernos, la Cámara de Comercio de Bilbao estableció sus objetivos a seguir. Con respecto al presente estudio aquel que más nos interesa, fue el de conseguir una mejora de las relaciones ferroviarias con Navarra. En 1924, Manuel Chalbaud, presidente del Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya, presentó un estudio titulado *Enlaces ferroviarios con Navarra*¹⁸. En este trabajo se abordaban una serie de cuestiones que se consideraban necesarias para la mejora de las comunicaciones por ferrocarril de Navarra con el puerto de Bilbao y las integraba dentro de la actuación del Consejo Ferroviario que en aquel entonces estaba confeccionando el Plan General de Ferrocarriles de España. Chalbaud partía de la premisa que acortar las escasas comunicaciones que en aquel entonces había con Navarra, tenía un interés primordial para el fomento de las relaciones económicas de Vizcaya con aquella región. Los objetivos principales eran enlazar de un modo más directo Bilbao con Pamplona y Estella, que distaban del puerto bilbaíno a 150 y 130 kilómetros por carretera respectivamente y que por ferrocarril contaban con unas malas comunicaciones que obligaban a continuos trasbordos.

En aquel momento, se estaba construyendo el *Ferrocarril de Vitoria-Estella* en vía estrecha y se consideraba fácil la construcción en el mismo tipo de ancho viario el *Ferrocarril de Pamplona-Estella-Logroño*, lo que a juicio de Chalbaud impondría este tipo de vía en la red que faltaba por construir en Navarra, a pesar de la mayor importancia en la provincia de la red ancha. Para el autor de este estudio, la comunicación de Bilbao con Pamplona y Estella debía de realizarse en vía ancha, por lo que planteaba el acortamiento de las construcciones ferroviarias que en este ancho viario conectaban Bilbao con Vitoria, a lo que añadía la transformación del ancho de vía del *Ferrocarril Vitoria-Estella*. Chalbaud no negaba que esta propuesta provocaría reacciones adversas en Navarra y en Vitoria, aun así, hacía un llamamiento al entendimiento entre las tres comunidades interesadas en el mejoramiento de sus enlaces ferroviarios.

Este estudio fue el que planteó las pautas a seguir por la Cámara de Comercio de Bilbao en la cuestión de las relaciones ferroviarias con Navarra. De este modo, el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya expuso con motivo de la consulta abierta por el Directorio Militar en 1924 a raíz del Nuevo Plan Ferroviario, una serie de soluciones para la mejora de las comunicaciones ferroviarias con Navarra¹⁹.

Se partía de la premisa de que tanto Vizcaya como Navarra eran economías absolutamente complementarias, de gran intensidad y evidente futuro crecimiento. Por lo tanto, proponía las siguientes soluciones al Gobierno: incluir en el plan una vía normal de Bilbao a Dos Caminos-Zumárraga, en combinación o no con la línea de un metro, que se mantendría hasta Micolalde (Vergara); transformar el ancho del *Ferrocarril de*

18. CHALBAUD, Manuel: *Enlaces ferroviarios con Navarra*. Comisión Especial de Ferrocarriles. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao, 1924, 42 pp.

19. "La mejora de las comunicaciones ferroviarias con Navarra", en *Información*, año XI, 29 de mayo de 1925, n° 277, Bilbao, pp. 315-317.

Vitoria-Estella de vía estrecha a ancha; imponer la vía normal en la línea Pamplona-Estella-Logroño, puesto que esta construcción sería la pauta a seguir por las futuras conexiones ferroviarias de Pamplona hacia el sur; que no se concediese a este ferrocarril la garantía de interés conforme a su tramitación según la legislación de 1908 y 1912, para evitar su construcción en vía estrecha, a la par que el desarrollo de este tipo de vía en Navarra; incluir la línea Logroño-Nágera-Santo Domingo en el Plan, puesto que mejoraba las comunicaciones de Bilbao con el Centro y el Levante español y con la rica zona de Monterrubio; que el Consejo Superior organizara una ponencia para estudiar los problemas ferroviarios de la zona Soria-Logroño-Navarra-Guipúzcoa-Vizcaya y Álava, buscando aunar las mejores soluciones para todos los interesados; parte de la Deuda Ferroviaria debería destinarse a los trabajos de transformación en vía normal española; y por último, que se mantuviese el criterio expuesto en el Estatuto Ferroviario sobre la preferencia en la ejecución de los proyectos según los auxilios o apoyos que pudiesen prestar las regiones, corporaciones públicas o entidades económicas interesadas en la construcción de las distintas líneas.

Con estas propuestas, la Cámara de Comercio de Bilbao barría para casa, puesto que amparándose en el fuerte respaldo económico de las instituciones políticas y entidades económicas vizcaínas, planteaba una serie de soluciones que situarían al puerto de Bilbao con respecto otros puertos del litoral cantábrico en la avanzadilla de las conexiones ferroviarias con el interior y con el Levante español, además de emplazar a Navarra y a La Rioja a las puertas de Vizcaya. Estas aspiraciones de los inversores vinculados con la explotación del puerto de Bilbao se mantuvieron a pesar de los cambios de gobiernos y de las directrices ferroviarias. De este modo, en 1934 se seguía planteando las mejoras de las conexiones ferroviarias con Navarra, esta vez al amparo del proyecto de prolongación hasta Marcilla del *Ferrocarril eléctrico de Vitoria-Estella*²⁰. La corporación bilbaína solicitaba al Gobierno que esta prolongación se realizase en vía ancha, y amparaba su solicitud en que Vitoria era un punto estratégico en las relaciones ferroviarias de Bilbao con la zona baja de Navarra. Al mismo tiempo, esta comunidad precisaba además del *Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona*, de un segundo trazado, el de Vitoria-Estella-Marcilla, con prolongación hasta Cinco Villas (Zaragoza) con lo que se conseguiría la conexión de Bilbao con Navarra y Aragón.

Esta política de mejora de las conexiones ferroviarias con Navarra, se circunscribía dentro de un Plan General que quedaba resumido en el proyecto defendido por la Diputación de Vizcaya en 1917 en torno a las pautas a seguir en su política ferroviaria²¹. Según esta moción, se planteaba la compra de los ferrocarriles que se explotaban en la provincia de Vizcaya; la construcción de aquellas líneas provinciales complementarias;

20. “Los ferrocarriles de Navarra, Álava y Vizcaya”, en *Información*, año XXI, 14 de mayo de 1934, n° 492, Bilbao, pp. 307-308.

21. LAZURTEGUI, Julio: “La Diputación Provincial de Vizcaya y el problema ferroviario regional I”, en *Información*, año IV, 14 de junio de 1917, n° 91, Bilbao, pp. 405-406. “La Diputación Provincial de Vizcaya y el problema ferroviario regional II”, en *Información*, año IV, 28 de junio de 1917, n° 92, Bilbao, pp. 441-444.

y, por último, la resolución de otros problemas ferroviarios, como aquellas prolongaciones que favoreciesen las industrias y el turismo de las tres provincias vascongadas y Navarra. Con la crisis portuaria de Bilbao, como consecuencia de la Guerra Europea y el agotamiento de las minas, se concebía el ferrocarril como la solución a los problemas planteados, y se volvía la vista a los mercados de Castilla, La Rioja y Navarra a través de los proyectos del *Ferrocarril de Santander-Ontaneda* con proyección hasta Calatayud, y del *Ferrocarril de Haro-Ezcaray-Abejar*. Es más, dentro de las gestiones encaminadas a materializar este segundo proyecto ferroviario, se llegó a sostener que Bilbao era el puerto natural de La Rioja. Sin embargo, todo intento de racionalización del tráfico ferroviario de Bilbao pasaba por la mejora del triángulo comprendido entre esta villa, Vitoria y Miranda²².

Para finalizar, el proyecto del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* formaba parte una política ferroviaria general de la Cámara de Comercio de Bilbao que se encaminaba a ampliar la influencia de su puerto, bien fomentando proyectos propios, bien aprovechando aquellos propuestos por otras entidades y regiones. De este modo, en 1920 se apostaba por la construcción del *Ferrocarril Directo Bilbao-Madrid* para acortar las distancias ferroviarias con la capital de España y evitar la competencia del proyectado *Ferrocarril Dax-Algeciras por Alduides*. Efectivamente, al aprobarse el proyecto del *Ferrocarril Internacional Dax-Algeciras*, la Cámara de Comercio planteó la necesidad de conectar Bilbao con esta línea, con el propósito de intensificar el intercambio con la región centro y la costa levantina, aprovechando la construcción del *Ferrocarril Directo Madrid-Valencia*. El proyecto de Dax-Algeciras motivó la reacción de la Diputación de Álava, que no dudó en pedir el apoyo de la Cámara de Comercio de Bilbao para construir un ramal de esta línea con el trazado Bilbao-Vitoria-Logroño. Este proyecto quedó en *paréntesis* como consecuencia de la crisis del gobierno de 1920²³.

Así mismo, la Cámara de Comercio de Bilbao promovía la construcción del *Ferrocarril Haro-Abejar* con el objetivo de enlazar la línea que unía la línea del *Ferrocarril Central de Aragón* con Santander. Con un trazado de Calatayud, Soria, Burgos, Trespaderne, Ontaneda, Santander, se buscaba el enlace del Cantábrico con el Mediterráneo a través del puerto de Valencia²⁴. En la década de los años treinta, ante la construcción de *Ferrocarril de Calatayud-Soria-Burgos-Trespaderne-Cidad-Santander*, cuyas obras se situaban en ese momento en Ciudad, la Cámara de Comercio bilbaína consideraba que

22. “El puerto de Bilbao, la zona de su influencia y sus comunicaciones ferroviarias”, en *Información*, año IX, 15 de octubre de 1923, n° 238, Bilbao, pp. 604-607. “Las comunicaciones ferroviarias de Bilbao”, en *Información*, año XIII, 27 de febrero de 1926, n° 295, Bilbao, pp. 109-110. “Ferrocarriles del Norte de España. El triángulo Bilbao-Vitoria-Miranda”, en *Información*, año XVII, 14 de abril de 1930, n° 394, Bilbao, pp. 216-218.

23. LAZURTEGUI, Julio: “El ferrocarril directo Bilbao-Madrid”, en *Información*, año VI, 30 de junio de 1920, n° 159, Bilbao, pp. 367-368. “El ferrocarril internacional Dax-Algeciras y su enlace con Bilbao”, en *Información*, año V, 28 de febrero de 1919, n° 128, Bilbao, pp. 113-114.

24. “El proyectado ferrocarril de Ezcaray a Abéjar”, en *Información*, año X, 29 de febrero de 1924, n° 247, Bilbao, pp. 99-100. “El Ferrocarril Haro-Ezcaray-Abéjar”, en *Información*, año X, 15 de julio de 1924, n° 256, Bilbao, pp. 427-429.

con esta línea se echaba a Bilbao de Castilla, al encontrarse su puerto en relación con el Santander en peores condiciones por Burgos. Por lo tanto, esta Cámara de Comercio comenzó las gestiones para incluir la sección ferroviaria Arrigorriaga-Trespaderne en el Proyecto Ley presentado a Corte el 16 de febrero de 1934 y que establecía la terminación de estas obras por cuenta exclusiva del Estado²⁵.

Finalmente, con el Proyecto del *Ferrocarril Estella-Marcilla*, se quemaban los últimos cartuchos para mejorar los enlaces del puerto de Bilbao con Navarra. En 1935, la Comisión de Obras Públicas de las Cortes solicitó a las Diputaciones Vasco-Navarras el proyecto de esta línea y los auxilios a los que se comprometían para su construcción. Las Diputaciones interesadas en este ferrocarril tenían diferentes criterios con respecto al ancho en que debía de construirse. Mientras que las entidades de Vizcaya y Navarra apostaban por el ancho de vía normal, la de Álava defendía su construcción en vía estrecha. A pesar de estas diferencias se llegó a un acuerdo entre estas corporaciones para fijar las subvenciones que tanto ellas como los pueblos interesados en este ferrocarril aportarían²⁶.

2.2. *El Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona y su área de influencia.* *La situación ferroviaria en 1925*

Cuando la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao abordó la posible construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* efectuó una serie de estudios para establecer la viabilidad de dicho proyecto. Para tratar este tema se partió de un análisis sobre la riqueza agrícola, ganadera y forestal de las localidades a las que afectaba la zona del ferrocarril²⁷. La zona que el ferrocarril proyectado debía atravesar, se hallaba encuadrada por el *Ferrocarril de Pamplona a Castejón* al este, el de Castejón a Logroño por el sur, y los de Estella a Vitoria (vía estrecha) y de Pamplona a Alsasua, ambos por el Norte. Sin duda, se podía admitir que Viana, Mendavia, Lazagorriá, Torres del Río, Sansol, Bargota, Genevilla, Cabredo, Aguilar, Torralba, Azuelo, Armañanzas, Esproceda, Desojo, El Busto, Lerín, Allo, Arroniz, Oteiza, Villatuerta, Estella, Mendigorriá, Artajona, Cirauqui, Mañeru, Puente la Reina, Muruzábal, Obanos, Artazu, Guirguillano, valles de Allín, Améscoa Baja y Alta, Yerri, Guesálaz, Goñi y Echauri, y cendeas de Cizur y Olza, habrían de encontrar en el nuevo ferrocarril el medio más adecuado para dar salida a sus productos y realizar la importación de mercados exterior-

25. "A favor del ferrocarril Bilbao-Trespaderne", en *Información*, año XXII, 29 de abril de 1935, n° 515, Bilbao, pp. 273-279.

26. "El proyecto de ferrocarril Estella-Marcilla", en *Información*, año XXII, 15 de marzo de 1935, n° 512, Bilbao, p. 168.

27. Cámara de Comercio de Bilbao (CCB). Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Proyecto del Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño, Resumen de la estadística sobre riqueza agrícola, ganadera y forestal de las localidades a que afecta la zona del ferrocarril, Datos de la dirección de agricultura y ganadería de la Excm. Diputación Foral y Provincial de Navarra, 1926.*

res. Estas localidades entraban, por lo tanto, de un modo imprescindible en la zona de influencia del proyectado ferrocarril, ya que hasta la cendea de Cizur había de tener la mitad de su territorio más cerca de esta línea que de la de Pamplona a Castejón.

Un importante factor en la cifra global de mercancías a transportar de esta área de influencia lo constituían las producciones agrícolas, basadas fundamentalmente en cereales, leguminosas, patatas, vino y aceite. La producción de cereales se distribuía entre trigo, cebada, avena y maíz, mientras que entre las leguminosas destacaban las habas y las judías, sin olvidar los cultivos de remolacha azucarera y de patatas. La producción total de los principales productos agrícolas de secano era la siguiente: cereales 46.756 toneladas; leguminosas, 25.319 toneladas; y vino y aceite, 9.000 toneladas, lo que ascendía a un total de 81.084 toneladas. A estas producciones había que añadir los productos de la huerta, la fruta y el transporte de abonos. Este último punto alcanzaba una singular importancia, puesto que según los datos ofrecidos, la superficie cultivada de la zona ascendía a la cifra de 50.000 hectáreas, con lo que se calculaba un transporte necesario de unas 20.000 toneladas de abonos. Solamente la agricultura, pasaba de las 100.000 toneladas anualmente, sin incluir el transporte de maquinaria, siemientes y otros elementos necesarios para la misma. Si a ello se añadía la producción natural de madera de la zona montañosa, se daría un incremento considerable del tonelaje de las mercancías a transportar.

Otro componente importante era la ganadería, que proporcionaba una nada despreciable cantidad de ganado para el transporte dada la riqueza pecuaria de la zona. Hay que tener en cuenta, que la facilidad del transporte originaba una mayor intensificación de la producción y que a su amparo podrían desarrollarse diversas obras de riegos que podrían, a su vez, determinar un incremento importante en el rendimiento de la zona cultivada. La Cámara de Comercio de Bilbao concluía este informe calculando que no sería difícil lograr una producción anual de riqueza transportable en agricultura y ganadería que sobrepasase las 150.000 toneladas.

La Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Bilbao también realizó un estudio sobre el comercio y la industria de la zona afectada por el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. Dentro de las actividades económicas de algunos de los pueblos afectados por esta línea cabe destacar las explotaciones mineras (hierro, carbón) y de petróleo, en varios casos suspendidas por la falta de un medio de transporte que pudiese dar salida a sus producciones. Dentro de un entorno eminentemente agrícola, la importancia de las obras hidráulicas y pantanos era también patente y, vinculada a ellas, la producción de electricidad. Se exportaba ajo y manufacturas de esparto, y se contaba con una importante producción de harinas, alcoholes y licores. Las canteras también ocupaban un lugar destacado dentro de las actividades extractivas de la zona, con algún paraje objeto de la curiosidad turística. Teniendo en cuenta esta producción y el tráfico que se desarrollaba por la zona, se calculaba un transporte por ferrocarril de 110.550 toneladas anuales, y de unos 1.400 viajeros diarios²⁸.

28. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Proyecto del Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño, Resumen de las estadísticas sobre el comercio y la industria, estaciones probables*,

En otro orden de cosas, uno de los puntos fundamentales para la Cámara de Comercio de Bilbao con respecto al *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, era el análisis del estado de las comunicaciones y tráficos en la región de influencia directa de esta línea, es decir, las provincias de Navarra, Vizcaya, Guipúzcoa y Álava²⁹. La mayoría de la superficie de Navarra se situaba en la vertiente mediterránea y su gran arteria fluvial, el Ebro, recibía aportaciones de ríos que nacían bien en la divisoria cantábrica, bien en los macizos interiores del noroeste. Su producción era predominantemente agrícola y tanto ésta como el consumo de la zona se encontraban diseminados a lo largo de todo el territorio. La exportación de los productos navarros suponía un elevado volumen de transporte y estaba dirigida a principalmente a Guipúzcoa y a Vizcaya, la primera, como próxima consumidora pero incapaz para absorber el total de la sobreproducción navarra, y la segunda, a donde se exportaba fundamentalmente la producción de la zona de la ribera navarra. Otros puntos de exportación de la producción navarra eran Galicia y el litoral cantábrico en general, además de otros lugares del interior de España. A su vez, Navarra importaba de Vizcaya productos manufacturados, carbones y materias primas (hierros, abonos, etc.), de Guipúzcoa (algo de tejidos de algodón, etc.), de los puertos cantábricos (minerales, carbones, abonos, abonos, maquinaria agrícola, etc.), y de otros lugares como Cataluña (tejidos), La Rioja, Francia y también del extranjero.

Al mismo tiempo, los elementos de transporte y puertos con lo que Navarra contaba eran los siguientes: una red de 260 kilómetros de ferrocarril de vía ancha, de buena traza y perfil con los núcleos ferroviarios de Castejón y Alsasua; un conjunto de líneas ferroviarias de ancho de un metro, 54 kilómetros al norte y 16 kilómetros al sur, además del tranvía de Pamplona-Sangüesa, la línea de Estella-Vitoria que se encontraba en construcción y la línea del Bidasoa; el tráfico por carretera se concentraba fundamentalmente en Pamplona, Estella y, fuera de Navarra, en Logroño; en cuanto a los puertos, Pasajes contaba con escaso tráfico y con dificultad de flete además de con instalaciones poco eficaces como consecuencia de sus condiciones técnicas, los pequeños puertos de Guipúzcoa apenas si tenían importancia para el tráfico navarro y, por último, Navarra también tenía acceso al puerto de Bilbao.

localidades que afluyen a ellas, número de habitantes, características especiales de algunos pueblos, ferias y mercados e importancia de los transportes de mercancías y conducción de viajeros, Datos de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Navarra, 1926. Estas son algunas de las características de los diversos pueblos afectados por el Ferrocarril de Logroño-Pamplona: en Orobía había el proyecto de la construcción del canal de la Biurdana; en Belascoáin, su afamado balneario; en Salinas de Oro, minas de carbón; en Alloz, un gran pantano en construcción; en Estella, fábricas de harinas, alcoholes, electricidad, curtidos, hilados, géneros de punto, aceites y mosaicos; en Irache, su monasterio; en Lerín, una amplia producción de ajos; en Sesma, industria espartera (serones, esteras, sogas y alforjas); en Villamayor de Moja, su castillo con los restos de los primeros Reyes de Navarra; en Los Arcos, minas de hierro y yacimientos petrolíferos; en Torres del Río, minas de hierro; en Viana, fábricas de alcoholes y licores y de harinas, así como la Sociedad Electra Recajo; y, por último, en Aras, un yacimiento petrolífero que explotaba la Sociedad Franco-Hispano-Belga.

29. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 1, Noticias sobre la línea de Logroño a Pamplona.*

Por su parte, Vizcaya, situada en la Divisoria Cantábrica, contaba con una importante producción manufacturera y de gran cabotaje. Era un mercado de gran consumo y buenos precios y su producción, al igual que gran parte del consumo, se concentraba en una zona de 15 kilómetros servida por vía ancha que comprendía ambos márgenes de la Ría del Nervión hasta su desembocadura. Vizcaya exportaba a las siguientes zonas: a Guipúzcoa en las condiciones impuestas por la red de vía estrecha; a Navarra, con comunicaciones muy caras como consecuencia del enorme recorrido ferroviario en relación con las distancias geográficas y por carretera; a Álava; a Castilla, tanto productos propios como importados; al litoral español, hierros; y, por último, al extranjero, minerales. En cuanto a las importaciones de Vizcaya, estas se centraban en: por mar, carbones, minerales, abonos y carbones asturianos, vinos y frutas de Levante; de la zona de León, carbones por el *Ferrocarril de La Robla*; de Castilla, Álava, Ribera de Navarra y Rioja, productos agrícolas y derivados; de Francia, productos varios por tierra y ordinariamente por vía normal.

Por lo que respecta a las comunicaciones, Vizcaya contaba desde Izarra hasta el puerto exterior con 90 kilómetros de ferrocarril construido en vía ancha, además de otros 20 kilómetros por Somorrostro. En vía estrecha, se explotaban en esta provincia cerca de 200 kilómetros, además de tranvías y ferrocarriles mineros en distintos anchos viarios. Por su parte, el puerto de Bilbao, con 26 kilómetros de muelles estaba servido preferentemente por vía normal, y los pequeños puertos del litoral no tenían comunicación ferroviaria alguna. Para finalizar, el tráfico por carretera se concentraba fundamentalmente en Bilbao, con algunas concentraciones en la cuenca del Ibaizábal, en torno a Durango.

En cuanto a Guipúzcoa, también situada en la divisoria cantábrica, ésta contaba con una producción manufacturera diseminada y no de gran tonelaje, situada preferentemente a lo largo de la vía normal y en Plasencia y Mondragón sobre la vía estrecha. El consumo guipuzcoano era diseminado, pero con concentración bastante importante a lo largo de la vía normal y especialmente en San Sebastián. Su exportación era de pequeño tonelaje de manufacturas, sin un destino predominante, si bien, su carácter fronterizo le dotaba del enlace con toda España por la vía normal. Guipúzcoa importaba básicamente carbón y algodón por los puertos y en pequeño tonelaje. De Vizcaya importaba hierro manufacturado y en bruto; de Navarra y de Castilla, productos agrícolas; de León, alguna vez carbones, pero éstos no llegaban más que hasta el distrito de Vergara, por no permitir más recorrido la competencia con los carbones asturianos por mar; de Levante, Aragón y La Rioja, preferentemente frutas y vinos. Disponía, a su vez, de 100 kilómetros de vía ancha, desde Irún, con buen perfil y trazado y doble vía en parte de ella y 210 kilómetros en vía estrecha, comprendiendo el *Tranvía de San Sebastián a la Frontera francesa* y los distintos ramales. Además del puerto de Pasajes, del que ya se han indicado anteriormente sus condiciones, contaba con otros pequeños puertos de carácter local como Deva y Zumaya.

Por último, Álava estaba dividida en distintas zonas geográficas: la vertiente del cantábrico, la llanada de Vitoria, la parte occidental y La Rioja Alavesa. Su producción era exclusivamente agrícola, no intensa y diseminada. Contaba con algo de industria en Vitoria y Araya en la línea del Norte y las concentraciones económicas se daban

principalmente en Vitoria. Se explotaban en tierras alavesas 200 kilómetros de vía ancha, de buen perfil y trazado, además de unos 51 kilómetros en vía estrecha, incluida la construcción Vitoria-Estella. En cuanto a los puertos, aunque pareciese evidente que habría de ser Bilbao exclusivamente el puerto de Vitoria y, por tanto, el de toda Álava, dadas las distancias existentes por carretera, era un hecho que la distancia ferroviaria Vitoria-Pasajes era algo menor que la de Vitoria-Bilbao, ambas en vía normal, y que la vía estrecha por Salinas daba para Bilbao-Vitoria un recorrido de 120 kilómetros contra 127 por la normal, que dejaba sin tráfico a la estrecha, dadas las condiciones de trazado y perfil de ésta. Para finalizar, las concentraciones de tráfico por carretera, además de Vitoria, otro centro de este tráfico lo constituía Miranda, aunque situado fuera de Álava, así como en menor proporción Izarra para todo el occidente de la provincia. En La Rioja Alavesa estas concentraciones viarias se daban en las estaciones próximas de la línea Miranda a Castejón.

En lo que se refiere a las relaciones de estas cuatro provincias entre sí y con otras zonas, configuraban un complejo entramado. De este modo, el tráfico con el interior de España tenía lugar por la línea Miranda-Zaragoza y por la de Soria-Castejón cuando ésta última estuviese terminada, además de por Miranda hacia Burgos. El tráfico hacia Santander era pequeño y el procedente de La Robla consistía en carbones que no llegaban más que a Vizcaya y en rara ocasión a la zona de Vergara en Guipúzcoa, los demás carbones nacionales venían al igual que el extranjero por mar. El comercio con Levante se realizaba básicamente por cabotaje. En general, las salidas hacia el interior de España, aparte del tránsito de Hendaya, se verificaban principalmente por Bilbao-Miranda con tonelaje mayor que el descendente. Las salidas de Navarra para Galicia se daban por ferrocarril (aunque, tal vez, lo natural era por cabotaje), por falta de comunicaciones de Navarra con Bilbao y porque en Pasajes no se hallaban fácilmente fletes. El tráfico hacia el noreste de Navarra era escaso y no se apreciaba por aquellos momentos posibilidad alguna para un ferrocarril de gran longitud paralela al Pirineo.

Mientras que la vía ancha contaba en las cuatro provincias anteriormente citadas con 620 kilómetros, con sólo dos ramales pequeños, en vía estrecha se explotaban 660 kilómetros, dentro de los que se incluían líneas muy locales, verdaderos ramales que no cerraban circuito alguno (Bilbao-Arenas-Plencia, Amorebieta-Pedernales o Durango-Elorrio); otros que estaban duplicados como en Bilbao-Valmaseda, otros trazados que corrían paralelos como el de Mecolalde-Vergara, o paralela una vía estrecha con una ancha como los 24 kilómetros de Pamplona-Irurzun; y, por último, otros, que como los del sur, eran ramales estrechos de una línea normal. Por lo que se refiere a la cuenca Mediterránea, se explotaban en esta zona 460 kilómetros en vía ancha, frente a los 200 en vía estrecha, por lo que teniendo en cuenta la coincidencia de este tipo de vía con las corrientes de máximo tráfico y su condición de grandes líneas, adquiriría una importancia proporcional mucho mayor la red normal que la de ancho de un metro.

En cuanto a las condiciones de las líneas de ferrocarril frente al buen trazado y perfil de las normales, la Cámara de Comercio de Bilbao ponía en evidencia lo defectuoso de las líneas estrechas en general. Considerando las cinco grandes líneas, Bilbao-Santander, Bilbao-San Sebastián, Mecolalde-Vitoria, Pamplona-Lasarte y Vitoria-Estella

(esta última en construcción), se podía determinar que las dos líneas estrechas que atravesaban la divisoria Cantábrica eran las peores de toda la red e inaceptables para el tráfico con Álava y Navarra.

Comparando el estado de las comunicaciones ferroviarias con las comunicaciones por carretera, se podía decir que Pamplona-Pasajes en vía normal, con una relación entre ambos medios de transporte de 1,43 para la vía ancha, era regular, así como la estrecha con una relación de 1,00 era buena en ese sentido, aunque prácticamente inaceptable por otras consideraciones; que Vitoria-Pasajes, en vía normal, era muy buena con una relación de 1,08, así como Vitoria-Bilbao era excepcionalmente mala con 2,10; que Pamplona-Bilbao tenía en vía ancha una relación de 1,75, y en estrecha de 1,36, con unas condiciones pésimas de tráfico en la rampa de Plazaola; que de los cuatro pasos ferroviarios existente en la divisoria, los dos normales eran muy buenos y muy malos los dos de vía estrecha; que la comunicación normal tanto con el interior de España como para la cuenca del Cantábrico era buena; y que, por el contrario, la estrecha con el Cantábrico era inaceptable, y que no existía comunicación en ese tipo de vía con el interior de España; que las comunicaciones de la región examinada, con las demás de España se verificaban por vía normal, menos el tráfico con La Robla que no pasaba de Bilbao y el de dirección Santander, que era reducido por la competencia de la vía marítima, de carácter local y abarcando comarcas parecidas, sin que existiese un tráfico apreciable, ni se considerase posible, entre la cuenca mediterránea del País Vasco y Navarra con Santander, Asturias y Galicia por la línea de la costa.

Es más, de la no existencia de corrientes de tráfico apreciables entre las líneas estrechas entre sí, sobre todo al occidente de Bilbao, y aún del carácter muy local de las más pequeñas, se tenía un indicio bastante significativo en el hecho de que ninguna compañía de vía estrecha, ni grande ni pequeña, hubieran tomado iniciativa alguna, en las cuestiones que la Cámara de Bilbao planteaba, a pesar de los argumentos que estas empresas esgrimían por los supuestos peligros de pérdida de importancia y de capitalidad para Pamplona, poniendo sus intereses en oposición con los de otras ciudades de Navarra.

Dentro de los antecedentes del estudio del proyecto del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, la Cámara de Comercio de Bilbao realizó un análisis de aquellos grupos inversores que protagonizaron las construcciones ferroviarias vascas y las distintas iniciativas que se llevaron a efecto para su reorganización. De este modo, esgrimía que capitales bilbaínos, por su propio esfuerzo, construyeron la línea Bilbao-Tudela, al igual que abordaron una serie de construcciones vía estrecha sin auxilio del Estado, como fueron Bilbao-San Sebastián-Zumárraga, Bilbao-Santander y Bilbao-La Robla. Al mismo tiempo, una empresa particular empezó a construir la línea Mecolalde-Vitoria, abandonando después la construcción, que fue continuada por el Estado, primeramente hasta Vitoria y más tarde a Estella, surgiendo luego, y muy adelantada ya la construcción de esta línea, el proyecto de electrificación.

El capital bilbaíno también participó en el *Tranvía San Sebastián a la Frontera francesa* y otra empresa bilbaína explotaba los bosques y las minas de Leizarán, aunque sin resultado económico, construyendo la línea del mismo nombre. Ampliaron después esta línea con la protección del Estado (Ley de 1908) hasta Pamplona de una parte y, de otra,

hasta Lasarte. La misma empresa y con la misma protección del Estado, obtuvo la concesión del Logroño-Pamplona que caducó. Inversores extranjeros construyeron la línea estrecha del Baztán, Irún a Elizondo, y desde entonces este grupo inversor estuvo interviniendo en Navarra de un modo activo en todos aquellos planes ferroviarios de la provincia. La Cámara de Comercio de Bilbao pidió en 1924, y después de publicado el nuevo Estatuto Ferroviario, que se transformara el ancho de vía de la línea Vitoria-Estella, a la par que en Vitoria se estaba trabajando por el acortamiento de Vitoria-Izarra en vía normal. Además, esta entidad bilbaína estaba estudiando la transformación todas las líneas de un metro que por afectar a Bilbao y su puerto pudiesen constituir una dificultad para sus relaciones con toda la Península, dentro del papel que consideraban que Bilbao debía desempeñar en la economía española. Por su parte, la Diputación de Navarra, trabajaba por resucitar la concesión estrecha Logroño-Pamplona.

Esta política ferroviaria diseñada por la Cámara de Comercio de Bilbao, afectaba a los intereses de aquellos inversores vinculados con la explotación ferroviaria en vía estrecha. Dentro de estos capitales existían tres grupos claramente diferenciados: el llamado *Grupo Plazaola*, que entró a formar parte de una nueva sociedad llamada *Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías* y a la que también se unieron el ferrocarril Hernani a San Sebastián y en el de la Frontera; el grupo del *Ferrocarril del Bidasoa*, también denominado *Grupo Mourgues*; y, por último, el *grupo de Vascongados* (Bilbao-San Sebastián), quien por su importancia parecía que podía haber aspirado a la hegemonía de una gran red de vía estrecha. Así, frente a los trabajos de la Cámara de Comercio de Bilbao, este último grupo presentó un plan de ampliación de la red de vía estrecha, siempre en base de la conservación de este tipo de ancho viario en el *Ferrocarril de Vitoria-Estella* y la construcción en el mismo tipo de vía del Logroño-Pamplona, punto de convergencia de los tres grupos empresariales anteriormente citados.

Con motivo de dar a conocer sus planes, tuvo lugar en enero de 1925 una conferencia en Vitoria, en la que los representantes de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* hablaban de llegar hasta Madrid con la vía estrecha, aunque los planos presentados sólo comprendían la prolongación de este tipo de vía hasta Valencia. Consideraban que para realizar este proyecto no se necesitaría más que una construcción de 500 kilómetros, solucionando de este modo la comunicación Pamplona-Bilbao, pero no por la rampa de Plazaola, sino por una serie de nuevos ferrocarriles de elevado coste, con grandes túneles por Berástegui, Tolosa a Azpeitia, y luego de Azcoitia a Micolalde. Sin embargo, en Navarra, donde *Vascongados* no poseía ninguna línea, eran más conocidos y contaban con mayores relaciones e influencia los otros dos grupos de inversores de vía estrecha anteriormente indicados, especialmente el de Plazaola (*Explotadora de Ferrocarriles*), cuyos elementos tuvieron antes la concesión de Logroño-Pamplona, dejándola caducar y en cuyo consejo de administración figuraban capitales navarros. La línea del Bidasoa (*grupo Mourgues*) también había conseguido que la Diputación Foral de Navarra solicitase y obtuviese incluir en el Plan General de Ferrocarriles la línea Pamplona-Santesteban, prolongación de la que ya explotaban, con carácter local y no con carácter preferente y con arreglo a la legislación de 1912, tal y como pretendía la prensa navarra.

Por lo tanto, la Cámara de Comercio de Bilbao alegaba que si se contemplaba toda la cuenca y cornisa cantábrica, la línea estrecha seguiría por toda esta vertiente desde

El Ferrol hasta Elizondo, por Santander-Bilbao-San Sebastián, quedando cortada allí en el Baztán. Además, desde Villablino venía otra línea (La Robla) que se unía a la anterior en Bilbao. La extensión de esa red a la vertiente mediterránea se verificaba por la rampa de Salinas hasta Vitoria o, mejor dicho, hasta Estella, y por Plazaola, hasta alcanzar Pamplona, donde se podía empalmar con la línea de Sangüesa-Sádaba. Con esta línea se llegaba a topar en Gallur con la vía ancha, por lo que el circuito de vía estrecha no quedaba cerrado por este lado, como tampoco lo quedaba ni en León ni en El Ferrol. Otro tanto de lo mismo pasaría con la prolongación del *Ferrocarril de Sangüesa a Jaca* que en este punto tropezaría con la línea de Norte. Por consiguiente, la cámara bilbaína aducía que en vez de proceder a la continuidad del circuito de vía normal que se deseaba para la región, se iba al cierre del mismo con la línea Estella-Pamplona, en vía estrecha y con el tope en Logroño en vez de en Estella, por lo que volvían a quedar el mismo número de segmentos de este tipo de vía abiertos.

Lo único que podría fundamentar este cierre en Estella-Pamplona sería: la existencia de un tráfico fuerte, que tuviese que ir precisamente por Plazaola a San Sebastián, es decir, que no pudiese verificarse por vía ancha; el hecho de que la comunicación Estella-Bilbao por la rampa de Salinas de Léniz fuese aceptable aunque siempre con los defectos inherentes a la vía estrecha; y, por último, que hubiese un gran tráfico Vitoria-Pamplona y fuese preferible el recorrido por vía estrecha por Estella al del Norte por Alsasua. Pero era un hecho que el tráfico Vitoria-Pamplona se realizaba siempre por vía normal por Alsasua, además de con mejor perfil y 32 kilómetros menos de recorrido. Al mismo tiempo, la rampa de Salinas no se consideraba aceptable, por lo que de construirse el Vitoria-Izarra, el tráfico se desviaría por la vía ancha, con lo que la línea de Salinas quedaría sin tráfico. Para finalizar, a Navarra, ni con el mercado ni con el puerto de Guipúzcoa le bastaba, y la diferencia de kilometraje de sus comunicaciones en vía ancha o estrecha con Guipúzcoa, no se podía considerar tan grande para el tráfico de mercancías, aún teniendo en cuenta que una línea como la del Plazaola contaba con graves problemas para el arrastre de este tipo de transporte.

Por lo tanto, ante estos antecedentes, la Cámara de Comercio de Bilbao sostenía que de haber un tráfico importante traducido en un interés general, se impondría una mejor comunicación en vía ancha entre Guipúzcoa y Navarra; pero no por favorecer el tráfico entre ambas comunidades se podía obligar a la Navarra mediterránea a estar sometida las consecuencias nefastas de la vía estrecha, con un tráfico de transbordos y quedando incomunicada del resto de España y sin remedio para el porvenir. De este modo, se dejaba sin enlaces el eje ferroviario Castejón-Pamplona, de la que era socio el Estado y que tarde o temprano terminaría por revertir al mismo. Añadía la Cámara, que si se quería pensar en la red de vía estrecha como extendida de hecho a la vertiente mediterránea y cerrarla, el cierre no sería Estella-Pamplona (que daba ya lugar a otro ramal Estella-Logroño y los que después vendrían), sino Estella-Sangüesa. Aún así se habría conseguido extender los perniciosos efectos de la red de vía estrecha, que ya se habían puesto de manifiesto de la cuenca cantábrica, a donde a juicio de la cámara bilbaína se la debería confinar.

En efecto, esta red de vía estrecha, en cuanto al tráfico que realizaba, aparecía más que como tal red como un conjunto de líneas sin grandes contactos entre ellas y a ve-

ces hasta sin empalmes efectivos, y sirviendo unas líneas, más que al tráfico sin trasbordo de sus homólogas contiguas, a la red normal conductora del tráfico general, esto es, cumpliendo en malas condiciones, *lo que la fuerza de los hechos y pese a la pretendida propia importancia*, constituía su verdadera función. Ejemplos bien patentes lo atestiguan y no otra cosa significaba el hecho de no existir enlace en Pamplona, después de tantos años de explotación, entra las líneas de Plazaola y la de Sangüesa, teniéndolo ésta con la del Norte.

Ante estos planteamientos la Cámara de Comercio esbozó, a su entender, aquellas soluciones de mejora general de las comunicaciones de la zona de influencia del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. Para comenzar, considerando el desarrollo de la red estrecha como mayor en la vertiente cantábrica que en la mediterránea y siendo en ésta escaso, y al estar ambas comunicadas por dos rampas defectuosas, podría pensarse, como solución al problema, mejorar aquellas pendientes, aunque de este modo no se fuese preparando nunca la unificación de la vía ancha, sino por el contrario, el fomento y posterior desarrollo de la red estrecha en la misma Navarra y hasta en Aragón y Valencia, según los planes de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. Meterse en estas cuestiones no sería discutir sobre *hechos consumados*, sino sobre trabajos de reforma a que obligaría el respeto a la situación ya existente (si de tal se podía calificar la menguada vía estrecha construida) para consagrarlo y consolidarlo para siempre. Pero en todo caso, cabía la comparación con lo que habría de hacerse para obtener la mayor eficacia de la construcción en ancho normal de la línea Logroño-Pamplona.

También se podría aplicar la consideración de *hecho consumado* a los puertos, como directrices de tráfico, porque el puerto de Bilbao era un hecho, mientras que al de Pasajes le faltaba mucho de mejora en sus infraestructuras, sobre todo para llegar a poder ejercer todas las funciones que el de Bilbao podía ejercer. La cámara bilbaína se quejaba de la política ferroviaria del Estado encaminada a no dotar de red de vías al puerto que estaba hecho, el de Bilbao, y de dotar de ellas al que en parte estaba por hacer, el de Pasajes; y esto, con lo que el puerto de Bilbao había costado y con lo que había contribuido al interés general y al de la red de ferrocarriles. A pesar de que el asunto de los puertos tenía su importancia para los bilbaínos, la Cámara de Comercio de Bilbao aducía que para las instituciones navarras, eran otras las consideraciones las que primaban, como lo que Navarra podía exportar por todo los puertos, cada uno de ellos con funciones propias y distintas, como habían de ser los de Bilbao, Pasajes y aún Zumaya y otros de menor interés, especialmente si la comunicación se enfocaba hacia Estella, equidistante de los puertos principales.

Para la Cámara de Bilbao, el aspecto realmente importante era el mercado de Bilbao, al que en más de medio siglo apenas se le había proporcionado un nuevo centro abastecedor, a pesar de que en ese periodo había aumentado en una fuerte proporción su consumo. Al mismo tiempo, en Navarra y a pesar del enorme crecimiento de su producción, casi no se realizó solución ferroviaria alguna que le permitiese alcanzar un puesto favorable en nuevos y lucrativos mercados.

Por último, la Cámara de Comercio de Bilbao abordó un estudio comparativo de los gastos que supondría los trabajos anteriormente descritos de reforma, tanto en vía ancha como en vía estrecha, y concluía diciendo que con una menor inversión se solu-

cionaba en vía normal el problema de las comunicaciones ferroviarias de la región, cortando el avance de la red estrecha y preparando la deseada unificación de anchos, que prácticamente quedaría establecida con carácter absoluto para los tráficos generales y regionales de la vertiente mediterránea de esta zona, y sirviendo la red estrecha los tráficos locales, incluidos los de las cuatro capitales³⁰.

Para finalizar este apartado, y dentro de un encuadre ferroviario espacial, debemos remitirnos a la situación real de los ferrocarriles que se explotaban en la zona de Vizcaya, Guipúzcoa, Álava y Vizcaya en 1925, momento en el que se encontraban algunos ferrocarriles en construcción y otros incluidos en el Plan Ferroviario General. En su conjunto, las longitudes las líneas que servían en 1925 al área que nos ocupa eran las siguientes: 620 kilómetros en vía normal, con sólo un ramal corto; y, por su parte, 660 kilómetros en vía estrecha con numerosos ramales que servían tan sólo en su mayor parte valles secundarios, o que separados de su red confluían con la red normal³¹. En cuanto a las longitudes de las líneas que servían la vertiente mediterránea de las provincias anteriormente citadas eran 460 kilómetros en vía normal y 200 kilómetros en vía estrecha, incluidos los ramales afluentes a vías normales. Por lo que respecta a las corrientes de tráfico en grandes longitudes, estas se daban en todas las líneas anchas, mientras que en la red estrecha sólo existían para los carbones de la línea de La Robla y que no rebasaban Bilbao. Por último, las distancias de Pamplona al puerto de Pasajes eran de 100 kilómetros en vía estrecha y 143 kilómetros en vía normal, mientras que de Estella al mismo puerto en vía estrecha había 203 kilómetros y al de Bilbao, también por vía estrecha, 190 kilómetros.

2.3. *Las consecuencias inmediatas de la construcción del Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona en vía estrecha y en vía ancha*

La Cámara de Comercio de Bilbao cifraba las consecuencias inmediatas de la ejecución en vía estrecha del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* calibrando los distintos factores de su explotación y el tráfico que se desarrollaba por este ancho viario³². En primer

30. Ibídem. Aún establecida la comparación sobre el caso (necesitándose material móvil), y partiendo del presupuesto de 40 millones para el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía estrecha, resultaría que la solución total de comunicación estrecha costaría 62,5 millones de pesetas, frete a 70 millones de la de vía ancha, dando una diferencia de 7,5 millones, que no era más que el 12,5 por ciento del presupuesto base, y que evidentemente representaba menos que el porcentaje de mayor valor que para su eficacia hay que asignar a las vías anchas, y muy lejos de las proporciones respectivas de costos kilométricos corrientes.

31. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 2, Líneas ferroviarias actuales y en construcción y las incluidas en el Plan Ferroviario General*.

32. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 3, Consecuencias inmediatas de la ejecución en vía estrecha del Ferrocarril de Logroño a Pamplona*.

lugar, para que la red de vía estrecha fuese útil, precisaría de: modificar la rampa de Salinas en 27 kilómetros con un gasto de 9 millones de pesetas; ejecutar el acortamiento Mondragón a Elorrio, con un desembolso de 6,5 millones; y modificar la línea de Plazaola, con una cuantía de 7 millones; es decir, un total de 22,5 millones. Después de esta ejecución se obtendrían las siguientes distancias: de Pamplona al puerto de Pasajes, en vía estrecha 100 kilómetros y en vía ancha 143 kilómetros; de Estella al puerto de Pasajes, en vía estrecha 157 kilómetros; de Estella al puerto de Bilbao, también en vía estrecha, 171 kilómetros. De este modo, las líneas de tráfico general quedarían mal servidas por la red regional, cuyo dualismo de ancho de vía se aumentaría, especialmente donde no existía en aquellos momentos o existía en pequeña proporción.

Por consiguiente, lejos de ir preparando la futura unificación de la red española, se vendría a aumentar el desarrollo de la red de vía estrecha, abriéndose el camino a la realización de los planes de aquellos que defendían dicha red, cuyos argumentos básicos ya se expusieron en la Asamblea de Vitoria organizada por la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*, y para lo que se precisaría ejecutar otros 500 kilómetros más de nuevas vías estrechas, desde la región objeto de este estudio hasta Valencia. La Cámara de Comercio de Bilbao sostenía que aunque se construyera el *Ferrocarril Logroño-Estella* en vía estrecha, el tráfico ferroviario Vitoria-Pamplona se seguiría realizando por la línea del Norte, además, con la vía estrecha de la línea Logroño-Estella, la ejecución de la línea Estella-Marcilla se vería abocada a su construcción en este ancho viario, con lo que se produciría un nuevo trasbordo en Marcilla, en donde ya existía una línea normal. Como consecuencia de estas actuaciones, la zona de Logroño y la del valle del Ebro en general comunicarían con Navarra mediante un trasbordo y, a pesar del desarrollo y aumento de la red de vía estrecha, no se crearía ningún tráfico desde La Robla y de Santander hacia Vitoria y Pamplona.

Se ha aludido en diferentes ocasiones a las obras necesarias para remodelar la bajada de Salinas a Mondragón y la del Plazaola. Ambas bajadas eran el punto de contacto de la red ferroviaria de vía estrecha entre la vertiente cantábrica y la mediterránea. La Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao analizó la funcionalidad de ambas bajadas y llegó a las conclusiones que a continuación reseñamos³³. La bajada de Salinas no podía ser utilizable como elemento colector de una red de vía estrecha por las siguientes razones: por su emplazamiento intermedio entre Bilbao y San Sebastián y entre los puertos de Bilbao y Pasajes, que hacía que a ninguna de dichas poblaciones y puertos sirviese y que sólo prestase servicio al valle del Deva, realizando una función limitadísima, que no merecía ni siguiera el carácter de provincial; si se comparaban las distancias geográficas con las ferroviarias, habiendo de Bilbao a Vitoria

33. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 6, Plano y perfil de la línea en vía estrecha de Vitoria a los Mártires, Tomados del Folleto oficial publicado de la inauguración de la línea en septiembre de 1919*. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 10, Noticias sobre la bajada del Plazaola*.

52 kilómetros, por este trazado resultaban 120 kilómetros, y a Pasajes 133 kilómetros, cuando la distancia a este puerto, geográficamente era tan sólo de 82 kilómetros; por las condiciones de su trazado, con pendientes de más del 2 por ciento y curvas violentas y seguidas, con una longitud de 22 kilómetros; y, por último, escaso servicio en aquel entonces de la línea y escasa circulación de trenes:

Por lo tanto, de estos datos se desprendía que las malas condiciones que ofrecía la bajada de Salinas para un tráfico regular, le imposibilitaban para constituir un elemento vital dentro de una red de vía estrecha de alguna importancia. Por lo que respecta a la rampa del *Ferrocarril de Pamplona a San Sebastián*, llamado *Ferrocarril del Plazaola*, también se mantenía la imposibilidad de que esta rampa pudiese ser utilizable en una red ferroviaria de alguna intensidad. Prueba de ello, eran las distintas iniciativas del grupo de *Vascongados* y del *Grupo Mourgues* para dar salida a otras construcciones ferroviarias que evitasen la utilización de esta línea para cruzar la divisoria del Cantábrico. Por lo tanto, en ese momento en el que trataba de llevar la vía estrecha hasta Logroño, con el propósito de constituir una red, los dos cruces de la divisoria del cantábrico, la bajada de Salinas y la de Plazaola, ofrecían características verdaderamente imposibles para un tráfico mediano.

En un informe interno de la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao quedaba resumido todo su interés por la mejora de los enlaces ferroviarios con Navarra. En dicho informe se hacía una comparación entre lo obtenido con las *soluciones estrechas* y con las *soluciones anchas* en función de la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* y de las mejoras de las comunicaciones con Estella³⁴. Por aquel momento, y supuesta únicamente la construcción de Logroño-Pamplona, resultaría que con respecto a las *soluciones estrechas*, para comenzar, los tráficos en Navarra variarían en dirección y proporción favorablemente a Pasajes; y Bilbao perdía eficacia dentro de Logroño. En segundo lugar, se aumentarían en 42 kilómetros las diferencias kilométricas entre Pasajes y Bilbao con respecto a Pamplona, y en tercer lugar, se creaba un tráfico nuevo para Bilbao en los alrededores de Estella, pero sin gran importancia y con desventaja para Bilbao sobre Pasajes de 33 kilómetros y de mucho peor trazado.

Por lo que respecta a las *soluciones anchas*, la primera consecuencia sería que los tráficos en Navarra variarían en dirección y proporción favorablemente a Bilbao; y Bilbao robustecía su eficacia en el centro de Logroño. En segundo lugar, no variaría prácticamente la diferencia kilométrica eficaz entre Pasajes y Bilbao con respecto a Pamplona, y por último, se crearía un tráfico para Bilbao alrededor de Estella, en vía ancha, con inferioridad para Bilbao sobre Pasajes de 49 kilómetros, pero sin ninguna desventaja en el perfil.

34. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Comparación entre lo obtenido con las soluciones estrechas y con las anchas*, 1926; *Aportaciones al estudio de las comunicaciones ferroviarias en Navarra con Bilbao desde el punto de vista del interés de éste*, 1926. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona*, *Notas*.

En cuanto a las posibles consecuencias de una nueva construcción en un futuro cercano mejorando la comunicación con Estella, en cuanto a las *soluciones estrechas* (arreglo Bilbao-Durango, construcción de Elorrio-Mondragón y de Mondragón-Villarreal), primeramente se reducía en 25 kilómetros la diferencia con Pasajes para Estella, mientras que para Pamplona quedaba como antes. Además, no se conseguiría que la comunicación Estella-Bilbao dejara de ser mala, y la comunicación Pamplona-Bilbao seguiría siendo invariablemente deficiente. En cuanto a las *soluciones anchas* (70 kilómetros de transformación de ancho en Vitoria-Estella), se cambiaba la desventaja de 59 kilómetros de Bilbao con Pasajes para Estella, en ventaja de 53 kilómetros, esto es, se mejoraba en 102 kilómetros, mientras que para Pamplona quedaba como antes. Por último, la comunicación Estella-Bilbao se habría hecho buena en sí, a la par que la de Pamplona-Bilbao seguiría como antes, insuficiente.

Con referencia a las repercusiones de una nueva construcción en un futuro remoto mejorando las comunicaciones de Pamplona, en las *soluciones estrechas* (mejora y construcción más radical que se considere más eficaz para el acercamiento, 20 y 60 kilómetros), la conexión con Estella quedaría como se ha indicado en el punto anterior, mientras que para Pamplona se acortaba en 25 kilómetros la diferencia con Pasajes; no quedando más que 61 kilómetros de desventaja. Además, la comunicación Pamplona-Bilbao se habría hecho buena en sí como kilometraje y la de Estella-Bilbao seguiría siendo mala. Referente a las *soluciones anchas* (vía ancha para el Bilbao-Zumárraga; 70 kilómetros), la comunicación con Estella quedaría como en el punto anterior. Para Pamplona se acortaba en 70 kilómetros la diferencia con Pasajes; no quedando más que 12 kilómetros de desventaja, esto es, prácticamente sin ella, y con trazado igual o mejor. La comunicación Pamplona-Bilbao se habría hecho buena en todos conceptos y la de Estella-Bilbao lo seguiría siendo igualmente favorable. Para finalizar, se daba solución al problema de comunicar Bilbao con la frontera francesa en vía ancha.

Por lo tanto, en el momento en que quedase construida la línea Logroño-Pamplona, y sin más previsión, habría ventajas si esta línea se realizase en vía ancha, porque quedaría robustecido Logroño, y los cambios de direcciones y proporciones de procedencia de vía estrecha y ancha favorecerían a Bilbao, aunque, en la solución estrecha quedase con respecto a Estella con 16 kilómetros menos de diferencia con Pasajes en relación a la que tenía en vía ancha. Para un futuro, con la solución estrecha, quedaba imposibilitado todo intento de reducción de diferencias con Pasajes y de mejora de las comunicaciones en sí mismas de Bilbao con Navarra, al mismo tiempo que limitaba cualquier intensificación de tráfico, puesto que mientras que con las soluciones anchas cabían estudios verosímiles que para Estella daban a Bilbao una ventaja sobre Pasajes de 53 kilómetros (poniendo Estella a 147 kilómetros de Bilbao), y que para Pamplona anulaban la diferencia entre Bilbao y Pasajes (poniendo a 155 kilómetros de Bilbao), con las soluciones estrechas solamente se podría llegar casi al equilibrio con Pasajes para Estella y a 61 kilómetros de desventaja con Pamplona (quedando respectivamente a 165 y 161 kilómetros de Bilbao).

La Cámara de Comercio de Bilbao apuntaba que como se podía observar, tanto desde un principio como para el futuro, las soluciones anchas eran mejores para Bilbao, respecto a Pasajes y para Bilbao-Navarra en sí, teniéndose en cuenta, además,

que en la solución ancha el número de trasbordos sería menor dentro de Navarra (al existir las líneas Alsasua-Castejón y Logroño-Castejón) y ello influía en las comunicaciones anteriormente descritas, al mismo tiempo que en las internas de Navarra y en las que enlazaban Navarra con el centro de España.

3. Las gestiones de Bilbao

Era el año 1924 cuando el Gobierno del general Primo de Rivera ultimaba lo que sería el santo y seña de su política ferroviaria. Se había sacado a información pública el anteproyecto del Nuevo Plan Ferroviario que estaría regido por la nueva legislación que en esta materia recogía el Estatuto Ferroviario. Este planteamiento ferroviario permitía la adscripción de nuevas líneas o de antiguos proyectos remodelados bajo nuevas premisas para su construcción y con la garantía del Estado en cuanto a ayudas y subvenciones. Los financieros bilbaínos vieron en estos nuevos aires de la política general ferroviaria del Estado una oportunidad de oro para dotar al puerto de Bilbao de aquellas infraestructuras ferroviarias necesarias para su mejora y potenciación.

El comienzo de la década de los años 20 fue dura para el puerto bilbaíno, a la bajada de los fletes hubo que añadir la pérdida de mercados internacionales como resultado del reajuste del tráfico marítimo europeo, a la par que había perdido el embarque de materias tradicionales, como había sido el hierro, a consecuencia del paulatino cierre de las minas vizcaínas. Dentro de esta situación, los inversores bilbaínos veían en la reorganización de la red ferroviaria la panacea a los males que aquejaban al puerto de Bilbao. Por una parte, la renovación de las infraestructuras ferroviarias existentes, y que habían quedado obsoletas para las nuevas necesidades del tráfico, unido a una serie de construcciones complementarias de esta red, dotarían a Bilbao de los canales necesarios para aumentar su área de influencia y, por lo tanto, incrementar el volumen del tráfico de su puerto.

De este modo, y al amparo del nuevo régimen ferroviario, el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya, dependiente de la Cámara de Comercio de Bilbao, tanteó las posibilidades de construir diferentes líneas. En un informe interno de este comité, se planteaba la cuestión de trabajar a favor de la concesión del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*³⁵. Para comenzar, este informe consideraba que las pretensiones de Bilbao con respecto a este ferrocarril eran favorables al interés general, al de Navarra, al de Bilbao y al de la defensa nacional, además de estar acordes con el desarrollo de las redes de vía normal y ser coherentes con el régimen ferroviario que se encontraba en vigor. Por lo tanto, apuntaba el Comité, se decidió trabajar para que no se sacara a subasta la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía estrecha y con arreglo a la Ley de 1912, y menos aún con presupuesto kilométrico mayor que el que normalmen-

35. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Datos, estudios y estadísticas sobre el Ferrocarril Logroño-Pamplona. Informe sin título, S.F.*

te preveía aquella disposición. Se advertía, además, que la Diputación de Navarra nunca tuvo esa concesión, pero sí unos particulares que la dejaron caducar, por lo que dicha concesión pasó a ser propiedad del Estado. En cuanto a la tramitación del expediente por parte de la Diputación navarra, el Comité aducía que esta entidad hizo una rectificación de los precios del antiguo proyecto, pero nunca realizó mayores gastos. Es más, la tramitación de este expediente no se había movido desde 1923, es decir, desde antes del nuevo régimen ferroviario, hasta el momento en el que la Cámara de Bilbao se veía interesada en su promoción.

El Comité sostenía que en Bilbao se pretendía, y por lo tanto así se iba a solicitar, la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía ancha, con arreglo a un proyecto completo modificable, aprobado y que ya existía en el Ministerio de Fomento, y con presupuesto que fue rectificado tomando como base aquel y precios del de vía estrecha. Además, se ofrecían importantes colaboraciones al Estado y una fuerte subvención metálica de la Diputación de Vizcaya, que se esperaba pudiera ser sumada a la que la Diputación de Navarra se decía que ofrecía a quien se quedase con la concesión de este ferrocarril en vía estrecha. El Comité esperaba que en el siguiente pleno de la Diputación de Navarra, del que no se indica fecha y en el que se iba a tratar este asunto, o se votara en contra del Informe de la Junta Gestora de Ferrocarriles de Navarra, favorable a la solución de vía estrecha, o de no ser esto posible, se tuviera en consideración la solución de la vía ancha, habida cuenta que en la tramitación del expediente en Madrid todavía no se habían apreciado las pretensiones de Vizcaya.

Por lo tanto, el Comité deseaba que se apoyase la *inmediata construcción en vía estrecha* del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* según las condiciones anteriormente citadas, considerando que si el Estado estaba dispuesto a conceder la garantía de 40 millones de pesetas, bien podía comprometer la Deuda Ferroviaria por un 50 por ciento en la construcción del ferrocarril, puesto que se pensaba que quien fuese el concesionario de la línea en vía estrecha, esperaría obtener siquiera un 9 por ciento del capital, lo que ya era una anualidad lo bastante sobrada para el presupuesto en vía ancha. O dicho de otro modo, que sacando a concurso la construcción en vía ancha, el Estado no haría sino mejorar lo que se propusiesen si procedía a la subasta de la concesión en vía estrecha, sin perjuicio del Tesoro y con evidente beneficio para el intercambio mercantil a nivel nacional.

A este informe le acompañaba un escrito que se presentó al Ministerio de Fomento en el que se detallaba el *interés de las redes de línea normal*. En esta escueta nota, el Comité indicaba que en un documento oficial de la Diputación de Navarra, el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, estaba calificado de verdadero eje de las comunicaciones de Navarra, lo que quedaba confirmado por el conocimiento de la riqueza de la zona atravesada y de su emplazamiento con respecto a las comunicaciones del momento, a las previstas y a las que se estaban gestionando para el futuro. Continuaba el Comité, que a la misma consideración se llegaba si, como en Bilbao se estimaba, la construcción en vía estrecha imposibilitaba para siempre perfeccionamientos posteriores en la comunicación Navarra-Vizcaya, que indudablemente acarrearían un nuevo tráfico para la vía ancha, habida cuenta la importancia y naturaleza absolutamente complementaria de las economías vizcaína y navarra. El Comité recordaba al Ministerio el caso del

Ferrocarril del Plazaola, de vía estrecha, que ante los problemas para el tráfico de mercancías y la competencia de Norte, pactó con esta última compañía un acuerdo para que las mercancías destinadas al Plazaola fuesen transportadas por Norte en vez de por sus líneas, con el consiguiente perjuicio para ambas compañías por la reducción de beneficios al tener que repartirlos.

Por el momento, las primeras gestiones a favor del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía ancha ya habían dado comienzo por parte de la Cámara de Comercio de Bilbao. El siguiente paso sería la concienciación de la opinión pública en torno a este tema. En la revista *Información*, portavoz oficial de esta Cámara, en su número del 14 de noviembre de 1924, se presentaba un amplio reportaje que con el título *Los enlaces ferroviarios con Bilbao, las nuevas líneas "Vitoria-Estella", "Estella-Logroño", "Vitoria-Bilbao" deben ser de vía ancha por ser conveniencia general*. En este artículo, se recogía el informe elevado al Ministro de Fomento con fecha del 2 de noviembre de 1924 por la Cámara de Comercio de Bilbao³⁶. Según la Cámara de Comercio en este informe *se demostraba cumplidamente de un modo irrefutable la conveniencia general de la vía ancha*. Sostenía, además, que las consideraciones que en éste se planteaban no necesitaban refuerzo alguno, puesto que *eran tan convincentes y diáfanas* que seguramente tendrían la mejor comprensión y acogida en todas las zonas servidas por los ferrocarriles a los que se refería el escrito, y alcanzarían la aprobación oficial.

En resumen, el escrito elevado al Ministerio consideraba que teniendo como marco el nuevo Estatuto Ferroviario se presentaba una inmejorable oportunidad para mejorar las comunicaciones de Vizcaya con Álava y Navarra mediante los acortamientos ferroviarios entre Bilbao, Vitoria, Estella y Pamplona. La función del puerto de Bilbao era clave en todo este proceso, al facilitar la exportación de los productos agrícolas navarros. La red de vía estrecha de Navarra se veía incapacitada para cumplir esta función como consecuencia de los empalmes defectuosos con los que contaba. Por lo tanto, era una necesidad imperiosa la utilización de la vía ancha en la explotación de las líneas de Vitoria-Estella y de Pamplona-Logroño, la primera en construcción en vía estrecha, y la segunda en tramitación con el mismo ancho viario.

3.1. *Las gestiones con el Gobierno*

A pesar de los informes y escritos enviados por la Cámara de Comercio al Ministerio de Fomento, el expediente del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía estrecha abierto a instancias de la Diputación de Navarra seguía tramitándose en el Consejo Superior Ferroviario. Por ello, la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya de esta cámara decidió elevar un escrito al presidente del Consejo Superior Ferroviario con fecha del 12

36. "Los enlaces ferroviarios con Bilbao, las nuevas líneas Vitoria-Estella, Estella-Logroño, Vitoria-Bilbao deben ser de vía ancha por ser conveniencia general", en *Información*, año X, 14 de noviembre de 1924, n° 264, Bilbao, pp. 683-685.

de mayo de 1925³⁷. El motivo de este informe fue la información pública que según la Real Orden del 7 de marzo de 1924 se abrió sobre el Nuevo Plan Ferroviario. La Comisión daba comienzo su exposición haciendo una referencia a la situación del puerto de Bilbao, que desde hacía dos años venía reponiéndose de la aguda crisis que había atravesado, siendo en aquellos momentos el puerto de mayor tráfico del norte de España. Como gran puerto, y con relación a las funciones intrínsecas a esta naturaleza, aspiraba a mejorar sus infraestructuras, entre las que se contaban los accesos y enlaces ferroviarios, con el objetivo de asegurar su zona de influencia y mejorarla con aquellos trazados más convenientes a la economía nacional.

Así mismo, la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya añadía que su actuación estaba fundada en puntos de vista y en diseños inspirados tan solo por un mejor aprovechamiento de las capacidades y producciones de cada región. Por lo tanto, la Comisión creyó su deber llamar la atención del Consejo Superior de Ferrocarriles sobre la conveniencia de rectificar criterios y proyectos que afectaban a las comunicaciones de la provincia de Navarra con otras próximas y, especialmente, con la zona de Bilbao y su puerto. Después de realizar un análisis sobre la pésima situación de los enlaces ferroviarios de Vizcaya con Navarra, se hacía una breve reseña de la economía navarra. La Comisión alegaba que la producción de Navarra se estaba intensificando, pero este avance contaba con un tope en la lejanía de mercados, todo ello cuando la zona de Bilbao, que era, tal vez, el mercado de precios más remuneradores de toda España, se encontraba por carretera a 150 kilómetros de Pamplona y 130 kilómetros de Estella. La realidad del transporte terrestre de los productos navarros en esa época pasaba por los onerosos transportes en camiones, que constituían una viva acusación contra la falta de adecuadas vías de comunicación. Por lo tanto, de facilitarse la comunicación ferroviaria entre Navarra y Vizcaya, el beneficio sería para ambas comunidades, puesto que sus economías eran absolutamente complementarias.

En la instancia que se elevó al Subsecretario de Ministerio el 2 de noviembre de 1924, ya se solicitaban las reformas necesarias para establecer el *Ferrocarril Directo Vitoria-Bilbao* por Miravalles, y la utilización de la vía normal para el proyecto Logroño-Estella-Pamplona. Ante las noticias de que la línea Vitoria-Izarra se incluía en el Plan, se estudió una línea Alsasua-Estella en vía ancha y el proyecto de Miravalles-Vitoria. La Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya, a pesar de que no regateó esfuerzo alguno en pro de sus puntos de vista, que entendía ser de conveniencia general y, concretamente, muy favorables a los intereses de Navarra, no consiguió materializar sus proyectos, ya que ni el Plan le brindaba solución a los problemas que planteaba, ni los trabajos de Navarra habían cambiado de rumbo. En este extremo, el 31 de marzo la Diputación de Navarra publicó un concurso de proyectos sobre la línea de Logroño-Pamplona por Estella en vía estrecha conforme a antiguo proyecto y concesión ya caducados. La Diputación de Navarra se proponía presentarse a dicho concurso y acudir en su día como licitador a la subasta.

Había que añadir, además, que la Junta Gestora de Ferrocarriles de Navarra había acordado proponer a la Diputación que se tramitara este ferrocarril por la Ley de 1908

37. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Escritos e informes*.

y la de 1912 para facilitar su construcción en vía estrecha, al igual que los proyectos Pamplona-Santesteban por Ulzama y el de Latasa-Santesteban, afluente este último del ferrocarril del Plazaola y ambos, a la vez, del Bidasoa. La Comisión de Ferrocarriles mostraba su rechazo a la política de estas entidades navarras, puesto que era contraria a sus intereses, que se veían particularmente perjudicados en lo que se refería a la línea de Logroño-Pamplona, al ser la que mayor relación tenía con los intereses bilbaínos.

Se quejaba la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya de que en la memoria del Plan del Consejo Ferroviario tan sólo se citase dos veces el nombre de Vizcaya o de Bilbao, una tratándose la línea Haro-Abéjar, a la que se le consideraba adscrita al *Ferrocarril Ontaneda-Calatayud*, y cuya única finalidad era dar comunicación a Bilbao con el Levante; y otra, al tratar la línea Vitoria-Izarra. Efectivamente, esta última línea suponía un acortamiento de Bilbao con Vitoria y Navarra, pero únicamente para la dirección Alsasua-Pamplona y no se alcanzaría Navarra sin trasbordo, con lo que Bilbao quedaría incomunicado sin trasbordo con todo el oriente de Navarra. Además, al aplicar la vía de metro en las líneas del centro y del occidente navarro, el acortamiento Vitoria-Izarra sería menos eficaz. Por lo tanto, la Comisión de Ferrocarriles consideraba que tanto el Plan del Consejo Ferroviario como las orientaciones de Navarra, conducían a soluciones que estimaban deficientes, en las que, más que en sus escasísimas ventajas respecto a Bilbao, les hacían pensar en que su realización constituiría una imposibilidad de que en el futuro pudiesen perfeccionarse las comunicaciones en cuestión. Este sería el resultado del desarrollo de la vía estrecha en el centro y sudoeste de Navarra, que privaría de brazos a la que era su arteria central Alsasua-Castejón, reduciendo su eficacia, y produciría trasbordos en todas las comunicaciones con la cuenca del Ebro, con el centro de España, y con el oeste peninsular.

Por lo tanto, la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya sugería las siguientes soluciones: mejorar las comunicaciones de Bilbao con la frontera francesa con la transformación de la línea de Bilbao-Zumárraga en vía normal; resolver el problema de la comunicación con Estella transformando también la vía del *Ferrocarril Vitoria-Estella* en ancho normal, reforma que en absoluto afectarían a la intensidad del tráfico desarrollado por esta línea en su explotación en vía estrecha; y, por último, propugnar una vez más, que se construyese el *Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño* en vía normal. La Comisión no dudaba en hacer un llamamiento a la atención del daño que para la economía general y, concretamente para Bilbao y para Navarra, resultaría si, por satisfacer aspiraciones locales del momento, se construyera este ferrocarril en vía de un metro, puesto que con ello se cerraba el paso a otras soluciones más ventajosas y con mejor porvenir. En definitiva, era necesario que la red ferroviaria navarra, desde Pamplona hacia el sur, se construyese en vía normal y, por tanto, como llaves de esta orientación, que la línea de Pamplona-Logroño se construyese también en este tipo de ancho viario, al mismo tiempo que se transformase en ancho normal la línea Vitoria a Estella.

La Comisión de Ferrocarriles finalizaba su escrito con una serie de consideraciones acerca de las comunicaciones de Pamplona y Estella, y de las de Bilbao con la cuenca del Duero. Y es en este punto donde se encontraba otra pieza que articulaba todo este puzzle. Para esta Comisión, la línea Logroño-Pamplona, formaba parte de una línea

más amplia (San Leonardo-Velilla de San Esteban, prolongación de Logroño-Haro-Monterrubio-Riaza) cuyo objetivo no era otro que el de acortar las distancias ferroviarias entre el Puerto de Bilbao y la cuenca del Duero. La Comisión aludía a la unidad de intereses de las provincias implicadas (Vizcaya, Álava, Logroño, Guipúzcoa, Navarra y Soria), y proponía al Consejo Superior la creación de una Ponencia Especial para esta zona, en la que también se incluiría a Navarra. Es más, proponía extender los estudios de este área hasta el *Ferrocarril Directo Riaza-Burgos* y la línea Castejón a Calatayud, que mejorarían respectivamente las comunicaciones de Bilbao con el Alto Duero y con el Levante español. Sería un modo de solventar las deficiencias del Plan Ferroviario que había favorecido a los puertos de Santander y Pasajes y no al de Bilbao.

Por aquel momento, el asunto parecía congelado en el Ministerio, y la Cámara de Comercio de Bilbao no dudó en mover aquellos hilos que en la Corte le podían favorecer en sus gestiones. De este modo, a través de la correspondencia interna del Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya, podemos conocer las impresiones que Manuel Chalbaud, presidente de este comité, intercambió con Gregorio Prados Urquijo, miembro del Consejo Superior Ferroviario, y con José de Orbegozo, empresario vizcaíno que con motivo de su viaje a Madrid tenía previsto entrevistarse con miembros destacados del Gobierno³⁸. En su carta del 13 de octubre de 1924 a Gregorio Prados Urquijo, Manuel Chalbaud le indicaba que suponía que Ramón Bergé (miembro del Comité de Ferrocarriles) le habría anunciado que le enviaría una carta sobre diferentes líneas férreas, habida cuenta de su pertenencia al Consejo Ferroviario y, más aún, por formar parte de la Comisión que había de tratar el plan general. Con anterioridad, cuando el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya recibió una invitación del Sr. Prados Urquijo para tratar el asunto del *Ferrocarril de Haro-Ezcaray-Abejar*, se habló de la conveniencia de enviarle una nota sobre la cuestión de los enlaces ferroviarios entre Bilbao y Navarra.

A la carta enviada al Sr. Prados Urquijo le acompañaba un breve pero detallado estudio sobre el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, en el que tras analizar los diferentes elementos interesados en su construcción, la situación de Navarra y el problema de la concurrencia de los puertos de Pasajes y Bilbao, se indicaba la actuación que el Consejo Superior Ferroviario podría tomar respecto a este asunto. Según Chalbaud, ese parecía ser el momento en el que este organismo podía hacer que el proyecto se modificase para su construcción en vía ancha o, por lo menos, se cambiaran las características del trazado en forma que, aunque de momento se construyese en vía de un metro, podría luego convertirse en vía normal. Sin embargo, era de temer que los elementos interesados en la vía estrecha consiguiesen evitar este trámite del informe del Consejo, dadas sus influencias y habida cuenta de que todavía no estaba en normal funcionamiento este organismo. Si se suponía la intervención de éste último, no sería difícil conseguir la modificación del proyecto en ancho normal, pues ese parecía el espíritu del Estatuto. Además, el interés de la *Compañía del Norte* era favorable al punto de vis-

38. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Correspondencia*.

ta del Comité, pero en cambio, recelaban de la gestión de los representantes de las compañías de vía estrecha, en relación todo ello con las intensas gestiones y poderosas influencias que indudablemente habían de poner en juego las empresas o grupos que tuviesen interés en que la construcción se realizase tal como había sido concedida, esto es, con vía de un metro.

Tal vez, el apoyo más fuerte con el que contaban para fundamentar su punto de vista los partidarios de la vía estrecha era la construcción de la línea Vitoria-Estella es este ancho viario, por lo que la Cámara de Comercio de Bilbao debía gestionar para que se transformase el tipo de vía de esta línea, y se realizase su explotación en vía ancha, puesto que de construirse el *Ferrocarril Vitoria-Estella* en vía estrecha, serviría de apoyo para que también el de Logroño-Estella-Pamplona se hiciese en este tipo de vía. Por lo tanto, era necesaria una prudente gestión por parte de la corporación vizcaína para que inmediatamente se plantease el estudio de la transformación del *Ferrocarril Vitoria-Estella*, extremo con el que a Chalbaud le parecía estarían bien dispuestos algunos de los elementos facultativos que habrían de informar sobre el mismo.

En su carta del 25 de octubre del mismo año a José de Orbegozo, Manuel Chalbaud hacía referencia a las gestiones que miembros del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya habían realizado durante el mes de agosto con algunos representantes de la *Compañía del Norte* y del *Banco de Vizcaya*, entidades que dieron una buena acogida al proyecto presentado. Fue en este punto cuando se planteó la posibilidad de que las gestiones se podrían llevar con un carácter oficial. Se indicaba, también, que la mayor dificultad que el Sr. Prados Urquijo encontraba a las gestiones del Comité de Ferrocarriles era la construcción del *Ferrocarril Burgos-Segovia*, con su prolongación hasta Santander, aparte de que había elementos de Tudela que querían a toda costa que se construyese el *Ferrocarril Soria-Castejón*.

De poco sirvieron estas gestiones de los bilbaínos, puesto que sus peticiones en torno a la variación del expediente abierto en el Ministerio de Fomento con relación al *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* no eran atendidas. Pasó el año 1925 sin fruto alguno de estos trámites, y en 1926 el Comité de Ferrocarriles de Vizcaya decidió crear una comisión que tratara activamente este asunto en las instituciones gubernamentales. Estos comisionados llegaron a Madrid el 21 de junio de ese año, y fueron recibidos por el Ministro de Fomento, al que hicieron entrega de un escrito en el que le exponían las consideraciones que justificaban el punto de vista que sostenían respecto al *Ferrocarril Pamplona-Logroño*³⁹. En este escrito, suscrito por la Comisión especial de Ferrocarriles de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao se exponía al ministro que aquella no era la primera vez que esa Comisión se dirigía a él para abordar el mismo asunto, es decir, el tipo de ancho de vía de la línea de Logroño-Pamplona⁴⁰.

39. "Los proyectos ferroviarios y el Puerto de Bilbao. El ferrocarril de vía ancha de Logroño a Pamplona. Interesante Exposición a los poderes públicos, en la que se ofrecen soluciones concretas e importante auxilio al Estado", en *Información*, año XIII, 30 de junio de 1926, n° 303, Bilbao, pp. 369-372.

40. Liga Vizcaína de Productores. Ferrocarril Logroño-Pamplona, Comisión especial de Ferrocarriles: *Escrito al Ministro de Fomento*, Bilbao, 19 de junio de 1926.

Igualmente, tampoco era el único escrito en el mismo sentido en el que se alcanzaba, como en otras ocasiones, la unánime y entusiasta adhesión de las corporaciones y organismos vizcaínos, como correspondía a la importancia decisiva que este asunto planteaba para no sólo para Vizcaya, sino también para Navarra y los intereses generales del Estado, en su aspecto económico y estratégico. Los representantes bilbaínos alegaban que ellos siempre habían abogado por que la línea Logroño-Pamplona se construyese en vía normal, y en ese momento se decidieron a dirigirse al Ministro, al considerar que la tramitación del expediente de este ferrocarril se encontraba en un momento decisivo. Efectivamente, los rumores acerca de que el Consejo Superior Ferroviario iba a aprobar inminentemente la concesión de esta línea en vía ancha habían incentivado a la Cámara de Comercio de Bilbao a tratar de un modo más directo con los representantes del Gobierno. Los comisionados bilbaínos no fueron con las manos vacías a estas gestiones, y ofrecían al ministro una solución concreta del proyecto en vía ancha y, con ella, una importante aportación o auxilio económico al Estado.

En el escrito de la Cámara de Comercio de Bilbao al Ministro, se recogían los antecedentes que consideraban más oportunos del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. Para comenzar, indicaban que esta línea en vía ancha fue estudiada por el ingeniero Sr. Legorburu y cuyo proyecto fue aprobado por Real Orden del 14 de marzo de 1890. (Gaceta del 16 de marzo). No se llegó a construir aquel proyecto, aprovechando el cambio de la legislación sobre ferrocarriles secundario de 1908, que no garantizaban prácticamente presupuestos más que de vía estrecha, y se incoó un expediente en vía estrecha, que con algunas modificaciones sirvió de base para la subasta de 1911, con garantía de interés y con un presupuesto de 23 millones, y con arreglo a la Ley de 1908. Adjudicada la subasta a una empresa privada, caducó y de este modo pasó al Estado la propiedad del proyecto. Por Real Orden del 21 de febrero de 1922, se autorizaba a la Diputación de Navarra, para redactar un nuevo presupuesto, disponiéndose textualmente que *la propiedad del proyecto del mismo ferrocarril siguiera correspondiendo íntegramente al Estado*. Así mismo, por Real Orden del 12 de abril de 1923 se establecía que en la tramitación del expediente se aplicase la Ley de 1912. La Real Orden del 30 de octubre de 1923 aprobaba la revisión de precios presentada por la Diputación de Navarra, con un presupuesto de 39 millones de pesetas, pero sin garantizar más que 35 millones, dejando la partida del proyecto correspondiente a los materiales metálicos sujeta a revisión al mismo tiempo que fijaba la fórmula de explotación.

Ante esta situación, a fines de 1923 y primeros de 1924 se estudió en Bilbao el proyecto de línea que partiendo de Haro atravesaba la Sierra de la Demanda, cuyo anteproyecto se presentó al Ministerio solicitando su inclusión en la red de estratégicos. A principios de julio de este último año, se denegó a Bilbao aquella inclusión, fundándose en la próxima aparición del nuevo Estatuto Ferroviario, que se estableció el día 12 de dicho mes. Esta nueva legislación ferroviaria se apreciaba, en general, una tendencia bien definida al desarrollo de las vías normales. Aprovechando esta normativa, el 2 de noviembre de 1924 la Cámara de Comercio de Bilbao alzó una instancia al subsecretario del Ministerio, solicitando, entre otras cuestiones, la imposición de la vía ancha al *Ferrocarril Logroño-Pamplona*. Según la Real Orden de 4 de noviembre de 1924 se dispuso con carácter general que las líneas que hubiesen empezado su tramitación

con arreglo a las legislaciones anteriores, se tramitasen por ellas, sin prometer la garantía de interés, puesto que ésta había quedado suprimida en el nuevo régimen ferroviario. De nuevo, el 14 de enero de 1925 la Cámara de Comercio de Bilbao se dirigió al Ministerio, solicitando que cuando se estudiase el Plan de Ferrocarriles fuesen incluidas determinadas líneas, y que se acordase que no fuesen sacadas a subasta las concesiones cuyos proyectos eran propiedad del Estado, hasta tanto el Consejo Superior Ferroviario configurase definitivamente dicho plan. De nuevo se pedía la vía ancha para la línea Logroño-Pamplona.

En este orden de cosas, el 31 de mayo de 1925 la Diputación de Navarra abrió un concurso entre empresas para la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, conforme al presupuesto presentado en 1923, o para su explotación según las condiciones establecidas y con un capital cuyo interés estaba garantizado por el Estado para el conjunto de la concesión. Esta Diputación anunciaba también su propósito de conceder auxilios y subvenciones a la empresa que construyera y explotase la línea. Así mismo, esta entidad se mostraba contraria a construir y a poner en explotación este ferrocarril, por lo que prefería encontrar una empresa que se hiciera cargo de todos los derechos y obligaciones del concesionario. Para la Cámara de Comercio de Bilbao estas pretensiones no eran válidas, puesto que el propietario del proyecto era el Estado y no la Diputación Navarra.

Por último, en abril de 1925 se confeccionó el anteproyecto del Consejo Superior Ferroviario, en cuya Memoria aparecía la línea Logroño-Alduides. Además, esta misma línea figuraba en la relación total general de líneas con carácter regional y dividida en dos secciones, una, la Logroño-Pamplona con 117 kilómetros y, la otra, la de Pamplona-Alduides. Abierto a información pública este anteproyecto, a ella acudió la Cámara de Comercio de Bilbao con varios escritos, entre ellos el de 12 de mayo 1925, al que se adhirieron también las demás corporaciones públicas y económicas de Vizcaya. Es este escrito, se solicitaba de nuevo el ancho normal para la línea Logroño-Pamplona y que no se construyera línea alguna en vía estrecha que duplicara los proyectos existentes con anterioridad en vía ancha.

A lo largo de este proceso de cambios de legislación ferroviaria tanto representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao como comisionados de la Diputación de Navarra realizaron simultáneamente, pero con signo contrario, gestiones en torno al *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, todas ellas sin éxito. La impresión general de los comisionados bilbaínos y navarros era que de ser probable una inmediata construcción, era preferible en vía ancha. Ante este principio de acuerdo entre ambas representaciones, la Cámara de Comercio de Bilbao decidió suspender por un tiempo sus gestiones en Madrid para centrarse en sus negociaciones con la Diputación de Navarra. Sin embargo, ante el anuncio de que el Gobierno estudiaba un Plan de urgencia sobre líneas de construcción inmediata, de nuevo la cámara bilbaína se puso a trabajar en aquellas líneas que afectaban directamente a sus intereses y que podían alcanzar la consideración de urgentes.

Mientras se afanaban en estos trabajos, llegó el rumor de que el Consejo Superior Ferroviario estaba tramitando la concesión de la línea Logroño-Pamplona en vía estrecha y con garantía de interés. Esta noticia causó gran alarma entre la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya, que se vio precisada a activar sus gestiones en torno a esta línea,

buscando aquellas soluciones que mejor podían satisfacer los intereses del Estado, puesto que consideraba que era un momento culminante en la tramitación de este asunto que podría tener una realidad inmediata. Para esta Comisión, un resultado contrario a las pretensiones bilbaínas supondría un inmenso daño, tanto para los intereses generales, como para Vizcaya y Navarra, y sería el causante de un perjuicio irremediable para el porvenir.

La Cámara de Comercio de Bilbao fundamentaba, en el escrito entregado al Ministro, sus conclusiones a favor de la vía ancha en la línea Logroño-Pamplona de la siguiente manera. En primer lugar, y en función del interés general económico, la mayor parte de Navarra quedaba enclavada en la vertiente Mediterránea, en la que dominaba la red de ancho normal. Es más, se planteaba la utilización de vía estrecha en la línea anteriormente citada en un terreno que por sus características no exigía este tipo de construcción. De introducir este tipo de vía, supondría implantar una dualidad de ancho viario con los consiguientes trasbordos que encarecerían el transporte y que no haría más que acarrear dificultades en un tipo de tráfico altamente sensible por la calidad de los productos transportados, agrícolas en su mayor parte. De este modo, se entorpecería su salida a otras provincias en condiciones económicas, y se pondría un tope al crecimiento previsto de la agricultura navarra. De utilizarse la vía estrecha en la línea Logroño-Pamplona, se fomentaría la utilización de este tipo de vía en el interior de Navarra, puesto que este ferrocarril constituía *el verdadero eje principal de las comunicaciones* de esta provincia. No era la Cámara de Comercio de Bilbao la que aplicaba esta definición a esta línea, sino que ya la recogía la *Comisión gestora de Ferrocarriles de Navarra*. Al emplearse el ancho viario métrico, este ferrocarril, lejos de tener un carácter complementario, implantaría una oposición con el eje norte-sur de vía normal Pamplona-Castejón.

Así, los futuros trazados afluentes al sur de Pamplona, tales como el Estella-Marcilla, se construirían en vía estrecha, y los trasbordos se producirían siempre del lado del eje normal, que era el que realizaba el tráfico en exclusividad con la zona sur navarra, con perjuicio para la red de vía normal y para las comunicaciones para el resto o de casi toda España. Consecuentemente, los sacrificios del Estado y de la Diputación de Navarra por mejorar la comunicación de esta provincia con el centro de la península mediante la construcción de la línea Soria-Castejón, quedarían parcialmente estériles para una gran parte de Navarra. Por lo tanto, con el fomento de la red de vía estrecha en esta provincia, serían tan deficientes las comunicaciones que se obtendrían, que el daño que causaría este *separatismo ferroviario* habría de ser para toda España. Ni siguiera Guipúzcoa se vería beneficiada, a pesar de sus buenas comunicaciones con Navarra, tanto en vía ancha como estrecha, puesto que no podía pretender atender en exclusividad el intercambio navarro, y vendría a dificultar las exportaciones extranavarras. Y ante todo, la Cámara de Comercio de Bilbao insistía en el hecho de que si el Estado era propietario de la línea de vía estrecha Vitoria-Estella, por ello no podía obligar a las comunicaciones de Bilbao con Navarra a un tráfico en malas condiciones por la rampa de Salinas. Es más, no se podía utilizar el argumento de que Estella, al contar solamente con enlaces ferroviarios en vía estrecha, fuese la baza que decidiera el ancho en construirse el *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, puesto que las terminales de

esta línea contaban con conexiones con la red general de vía ancha. Para los bilbaínos, el argumento de la vía estrecha se basaba en una antigua política ferroviaria cuyos perjuicios a la economía general ya habían quedado más que altamente probados.

Por último, se recogía el reconocimiento en la Memoria del anteproyecto del Consejo Superior Ferroviario de la línea Logroño-Alduides, de la que el *Ferrocarril Logroño-Pamplona* formaba parte, y de la que se decía que habría de resultar interesante para las relaciones regionales de todo el valle del Ebro, comprendido entre Miranda y Castejón, con Navarra y la parte del Mediodía francés limítrofe. De ser ésta la finalidad de la línea, conforme al juicio del Consejo, mal podría cumplirla, si por construirse en vía estrecha se llegaba a un trasbordo en Logroño, origen de la línea.

Para la Cámara de Comercio de Bilbao, con respecto al interés de Navarra en la utilización de la vía estrecha en el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, independientemente del interés de su Diputación, aparentemente favorable a la vía estrecha por apreciar dificultades para la inmediata construcción en vía ancha con solo sus propios medios, Navarra tenía una imperiosa necesidad de buscar mercados para sus productos, mejor cuanto más cercanos y lucrativos, mientras pudiesen absorber la totalidad de su producción. En este sentido, Navarra se veía favorecida con una buena conexión ferroviaria, no solo con Pasajes, sino también con el puerto de Bilbao, soluciones que permitirían la exportación a mercados nacionales y, también, por cabotaje.

Por lo que se refiere a los intereses de Vizcaya, la cámara bilbaína mantenía que su economía era absolutamente complementaria de la de Navarra y que ofrecía un mercado de consumo altamente rentable de los productos navarros, con una producción manufacturera que, a su vez, abastecería a esta provincia. En consecuencia, el tráfico entre ambas provincias debía de intensificarse, perfeccionando sus deficientes comunicaciones. La construcción en vía estrecha Logroño-Pamplona, además de no mejorar nada estas comunicaciones, imposibilitaría para siempre soluciones viables de mejora. Es más, con esta línea se perjudicaría al mercado y puerto de Bilbao. Puesto que después de los enormes sacrificios del Estado y de Vizcaya por conseguir que este puerto llegara a alcanzar un interés general, se le cerraba el provenir para mejorar y ampliar su área de influencia.

En cuanto a las premisas del entonces vigente régimen ferroviario, que aparecía en líneas generales favorable al desarrollo de las vías normales, teniendo en cuenta las consideraciones que en el anteproyecto se fundaban para la línea Miranda-Trespaderne, que trataba las comunicaciones de Santander con Aragón y con el Ebro, la Cámara de Comercio de Bilbao consideraba que bien pudieran ampliarse estas bases al *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, ante la necesidad de acercar mercados distantes, como los de Vizcaya y Navarra. Como consecuencia de la utilización de la vía estrecha se provocaría una dualidad de ancho de vía en una comarca en la que en ese momento no existía. Respecto al carácter estratégico de la línea, el Estado Mayor Central siempre había sido favorable a la utilización de la vía ancha, y no sería difícil su aplicación en una línea que enlazaba dos ciudades de importancia militar y que ambas contaban con vía normal, como eran Logroño y Pamplona. Teniendo en cuenta estas premisas, la línea Logroño-Pamplona ya fue incluida como estratégica en el antiguo Plan.

La Cámara de Comercio de Bilbao justificaba su solicitud manteniendo que su principal objetivo no era otro que el fomento ferroviario dentro y fuera de Vizcaya, de-

fendiendo unas veces sus intereses, otras los de las regiones vinculadas con la economía vizcaína y, siempre, los generales de la economía nacional. No pretendían los vizcaínos, tal y como se les venía indicando a los navarros por parte de sus instituciones, perjudicar los intereses de Navarra oponiéndose por las buenas a la construcción en vía ancha del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*. Al contrario, lo que buscaban era la colaboración que hiciera posible y rápida la construcción de esta línea en este tipo de ancho, en beneficio del Estado, de Navarra y de Vizcaya. Según los bilbaínos, no se trataba, por lo tanto, de una intromisión por el hecho de ocuparse de una línea que no recorría territorio vizcaíno y que se desarrollaba íntegramente en Navarra. Consideraban, además, que ésta sería una postura legítima si viesan amenazados sus intereses, pero esa no era su actitud, sino que su gestión tenía un carácter positivo.

Así mismo, los bilbaínos apuntaban que había suficientes estudios que avalaban su solicitud y que tan sólo requerían algunas modificaciones. Podía, incluso, parecer aún mayor la pretensión de Bilbao para la inmediata construcción de una línea que no estaba incluida en el anteproyecto del Consejo, aunque esta actitud la justificaba el interés de la comunicación Logroño-Pamplona. Es más, para demostrar que no era una propuesta baldía se ofrecían auxilios de las corporaciones navarras y vizcaínas, además de las de algunos pueblos afectados por línea. Se instaba, además, al Ministerio que el Estado no podía ver con malos ojos un supuesto que estaba sujeto a las normas ferroviarias vigentes y respaldado por corporaciones tan importantes. No era una tarea larga la revisión del presupuesto y, ante los rumores de la pronta reunión del Pleno del Consejo Ferroviario en el que se tratase la concesión del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía estrecha, la cámara bilbaína pedía la rápida tramitación del presente escrito para que el Consejo Superior tuviese todos los elementos de juicio necesario para tomar una decisión.

Resumiendo, la Cámara de Comercio de Bilbao solicitaba que no tuviese lugar la subasta del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía estrecha; que se tramitara con urgencia este escrito ante el Consejo Superior Ferroviario; y que se convocara inmediatamente un concurso de dicho ferrocarril en vía ancha. Como contrapartida ofrecían la revisión del presupuesto de esta línea y la colaboración de las entidades económicas e instituciones políticas vizcaínas, a la que podrían sumarse las de la Diputación de Navarra. Observando los firmantes de este escrito nos podemos hacer una idea del alcance que se le quiso dar. Entre ellos se encontraban: la Cámara de Comercio de Bilbao, la Diputación de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, el Centro Industrial de Vizcaya, la Liga Vizcaína de Productores, la Asociación de Consignatarios de Bilbao, la Sociedad Económica de amigos del País, la Cámara Minera de Vizcaya, la Asociación de Navieros y el Colegio de Agentes de aduanas.

El Ministro, Conde de Guadalhorce, estuvo muy deferente con los comisionados bilbaínos, se hizo cargo del escrito y ofreció darle la tramitación correspondiente⁴¹. No

41. "Los proyectos ferroviarios y el Puerto de Bilbao. El ferrocarril de vía ancha de Logroño a Pamplona. Interesante Exposición a los poderes públicos, en la que se ofrecen soluciones concretas e importante auxilio al Estado", en *Información*, año XIII, 30 de junio de 1926, n° 303, Bilbao, pp. 369-372.

obstante, les hizo presente que no se podían introducir modificaciones en el Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción puesto que ya estaba aprobado; y les advirtió, también, que toda la Deuda ferroviaria que se fuese emitiendo durante algunos años, tendría que destinarse única y exclusivamente en la ejecución de los ferrocarriles indicados en dicho plan. Les señaló, por último, las pautas a seguir para que pudieran llegar al logro de sus aspiraciones que consideraba legítimas. Durante los siguientes días visitaron también los comisionados bilbaínos al presidente del Consejo Superior Ferroviario, general Mayandía, al vicepresidente del mismo y a los demás miembros del Consejo ferroviario, tanto delegados del Patrimonio Nacional Ferroviario, como los representantes de las Compañías y de los usuarios. De todos ellos recibieron la impresión de que línea ancha debía ser preferida, en general, en toda clase de construcciones ferroviarias y, especialmente, para aquellos casos que como el de Pamplona-Logroño, podían completar la red normal y facilitar la estructuración de líneas que perseguía el Estatuto Ferroviario.

Otras gestiones de los comisionados de Bilbao estuvieron encaminadas a conocer el informe emitido por el Estado Mayor Central sobre esta línea, cuando informó en el anteproyecto del Plan general de ferrocarriles. Según dicho informe, el *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* no sólo debería de ser de vía normal, sino que también su construcción se estimaba de *carácter preferente*.

Los comisionados regresaron a Bilbao, con la impresión de que este asunto quedaba aplazado hasta un nuevo Pleno del Consejo Superior Ferroviario, que se celebraría pasado el verano en septiembre u octubre, creyendo *con algún fundamento* que se inclinase a dictar sobre la conveniencia de construir este ferrocarril en vía ancha. Consideraban que difícilmente se podría encontrar una situación como ésta en la que el Estado pudiera dar realidad inmediata a este proyecto con un mínimo de sacrificio, y esperaban que tanto el Consejo Superior Ferroviario como el Gobierno tuvieran en cuenta estas facilidades. Las facilidades a las que la Cámara de Comercio de Bilbao aludía eran, por una parte, el proyecto revisado con el presupuesto en vía ancha y, por otra, las distintas subvenciones a fondo perdido que ofrecía al Estado para la construcción de este ferrocarril.

Por lo que respecta a la revisión del presupuesto, la Cámara de Comercio de Bilbao encargó en 1924 la revisión del presupuesto del inicial proyecto redactado en 1889 por Emilio Legorburu en vía ancha, aprobado por la Real Orden del 14 de marzo del mismo año⁴². La base para esta revisión era a su vez, el *Cuadro de Precios del Presupuesto revisado del Ferrocarril estratégico de vía de 1,0 metro de ancho y con garantía de interés, de Pamplona a Logroño*, que la Diputación había tramitado, y que fue aprobado por Real Orden del 30 de octubre de 1923. Estos datos fueron facilitados por la Diputación de Navarra. Los ingenieros encargados de la revisión hicieron ver la conveniencia de ciertas modificaciones en los precios unitarios (muy diferentes según el tipo de vía), los

42. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Proyecto de Ferrocarril de Vía Normal de Logroño a Pamplona, Revisión del presupuesto del proyecto redactado por D. Emilio Legorburu, año 1925, Ingenieros D. Justo Legórburu, D. Ignacio de Rotaache.*

importes de las expropiaciones, las obras de fábrica (evitar pasos a nivel), túneles y puentes que debían adaptarse al nuevo ancho viario, estaciones, obras accesorias y vía. Calculaban el presupuesto del material móvil, el de ejecución material y el presupuesto general, en torno a 51 millones de pesetas.

3.1. *Las gestiones de la Cámara de Comercio de Bilbao con las otras provincias interesadas en el proyecto*

Las gestiones de Bilbao a favor de la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* también se desarrollaron en torno a aquellas provincias interesadas en este proyecto⁴³. Uno de los primeros conatos de acuerdo fue la reunión que tuvo lugar en el Hotel Ritz de Madrid a principios de 1925 entre representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao y comisionados de la Diputación de Navarra. En este encuentro se llegó a la conclusión de que de ser posible, era conveniente para todos la vía normal. Ante el desarrollo de los acontecimientos, las gestiones de la Cámara de Comercio de Bilbao se acentuaron en 1926 con representantes de las principales entidades de las provincias de Álava, Logroño y Navarra. Por su parte, esta entidad vizcaína consideraba que Álava, por subvencionar conjuntamente con Navarra la línea en construcción de Vitoria-Estella, y ante las gestiones de la Diputación de Navarra, se creyó obligada a oponerse al ancho normal.

En la reunión que la Cámara de Comercio de Bilbao tuvo con su homónima alavesa y con representación del alcalde de Vitoria, se convino en que sí como esperaban, la Diputación de Navarra se ponía de acuerdo con su propia Cámara de Comercio y con la de Álava, suscribiendo una enmienda favorable a la vía normal en el expediente que se estaba tramitando, Álava entera la apoyaría. Pero, de no llegarse a ese acuerdo, probablemente se inhibiría del asunto. En cuanto a Logroño, representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao tuvieron en esa capital una reunión oficial con la Diputación y el Ayuntamiento de Logroño, a la que también asistieron las Cámaras de Comercio de Navarra y de Logroño, siendo la opinión de estos organismos favorable a la vía normal. En esta reunión, se acordó trabajar para que la Diputación de Navarra se pusiese de acuerdo con su Cámara de Comercio y con los representantes de Bilbao de Logroño para aunar sus esfuerzos a favor de la vía normal.

En lo referente a las negociaciones de la Cámara de Comercio de Bilbao con Navarra, una segunda reunión en el mismo Logroño, con los mismos representantes, a la que se sumó el diputado navarro Modet, y aunque este encuentro no tuviese un carácter oficial puesto que este diputado no tenía mandato especial de la Diputación, sirvió para un cambio de impresiones. En esta reunión, se exhortó al representante navarro a que su Diputación se sumase a la propuesta de la vía ancha. Después de que este diputado aclarara algunos puntos en los que la entidad navarra a la que representaba es-

43. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Notas sobre la línea Logroño-Pamplona*, 27 de septiembre de 1926, *Correspondencia, notas y escritos referentes a este ferrocarril*.

taba molesta por la gestión de Bilbao, explicó que a su juicio la razón de que la Diputación de Navarra insistiese en el expediente de vía estrecha, no era otro sino estimar que de este modo se construiría rápidamente el ferrocarril. Consideraba, además, que de existir la misma probabilidad para una y otra solución, era favorable a la vía normal. Expuso, sin embargo, que el Sr. Ministro le había comunicado, como fundamento formal, la conveniencia de la vía estrecha para que dieran lugar rápidamente los trabajos de la línea, añadiendo, que las intenciones de la Diputación de Navarra eran que una vez conseguida esta concesión, ponerse más tarde en contacto con Bilbao para la utilización de la vía ancha. El Sr. Modet indicó, también, que el hecho de tener la Diputación de Navarra un expediente en vía estrecha tramitándose, suponía un valor reconocido por el Estado, ostentando, por lo tanto, la Diputación un derecho sobre la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Estella* habida cuenta de que todavía no estaba en pleno vigor la nueva legislación ferroviaria.

Con proximidad a las gestiones bilbaínas de 1926 en Madrid se ultimaron las negociaciones. En la última reunión indicada se convino otra a celebrar en Pamplona con asistencia de Bilbao y de las Diputaciones y Cámaras de Comercio de Logroño y de Navarra. Sin embargo, cuando los comisionados de Bilbao marcharon a la Corte la mencionada reunión todavía no había tenido lugar. La Cámara de Comercio de Navarra pasó en junio de 1926 un escrito a su Diputación favorable al ancho normal, y algo se comentó de que sí la Diputación de Navarra dejaba de suscribir la opinión de *sus fuerzas vivas*, podría llegar a un acuerdo para incluir en el expediente en tramitación una enmienda favorable a la vía normal con la suficiente ampliación del capital garantizado. De todos modos, la Diputación de Navarra comentaba que era mejor tantear en Madrid los centros oficiales para aunar los intereses de todos en la gestiones que en breve plazo realizarían tanto navarros como bilbaínos en esta villa.

Por su parte, la Cámara de Comercio de Bilbao no había realizado gestión alguna con Guipúzcoa, puesto que esta provincia no tenía los mismos intereses de Navarra y Logroño al no recorrer la línea Logroño-Pamplona su territorio y al no haber ofrecido ninguna subvención para la construcción de esta línea. En tal caso, los deseos de Guipúzcoa tampoco se podían equiparar con los de Álava, ya que aquella no contaba con ninguna línea en construcción que empalmase con la de Logroño-Pamplona y a la que subvencionase. Por último, tampoco se podía confrontar el caso de Guipúzcoa con el de Vizcaya, porque aunque se hubiese querido derivar la cuestión en una simple competencia de puertos, la Cámara de Comercio bilbaína consideraba que ese no era el aspecto prioritario, además de que Guipúzcoa no había demostrado su interés con pruebas tan concluyentes como lo había hecho Vizcaya. Sin embargo, en la presa de Bilbao se había contestado a lo poco que se publicaba la guipuzcoana sobre el tema, sin haber obtenido nunca una contrarréplica.

Por lo tanto, en sus gestiones con las otras provincias interesadas en la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, la Cámara de Comercio de Bilbao consiguió el apoyo de las entidades de Logroño a favor de la línea normal, mientras que las instituciones alavesas se inhibían de tomar postura alguna, aunque su Diputación apuntaba que apoyaría la vía normal de no quedar sola la Diputación de Navarra en su deseo de construir esta línea en vía estrecha. Sin embargo, Estella se manifestaba favorable a la

vía normal, a lo que había que añadir la posición de la Cámara de Comercio de esta provincia, no solamente favorable, sino además dispuesta a trabajar en Madrid y en Navarra en los distintos organismos oficiales y provinciales. Por lo tanto, la única voz discordante era la de la Diputación de Navarra, que seguía en sus trece de que el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* se construyera en vía estrecha.

4. Las reacciones al proyecto de Bilbao

Como era de esperar, las reacciones a la postura de Bilbao con respecto a la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía ancha no se hicieron esperar. Para comenzar, los representantes de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* organizaron una conferencia en Vitoria el 28 de enero de 1925 para dar a conocer el plan de ferrocarriles que esta compañía había diseñado para contrarrestar las iniciativas de la Cámara de Comercio de Bilbao⁴⁴. El rotativo *El Pueblo Vasco* de Bilbao del 28 de enero de 1925 se hacía eco de esta conferencia y con una noticia que titulaba *Un vasto plan de ferrocarriles, lo que han dicho en Vitoria el Director e Ingeniero de los Vascongados*, recogía un resumen de la misma. El título de esta conferencia era *Ampliación de la red ferroviaria en la región Vasco-Navarra* y en ella se defendía la idea de que los enlaces ferroviarios desde Bilbao y su puerto con Navarra, Estella y Pamplona, podían ser ventajosamente servidos por vía de un metro, lo que permitiría en un futuro no muy lejano la extensión de este red de vía estrecha hasta Zaragoza y Valencia.

Para los representantes de *Vascongados*, el *Ferrocarril de Estella-Vitoria* era la llave de la red de ferrocarriles de vía métrica en la zona. Tan sólo bastaría la reforma de la línea Bilbao-Durango y la reconstrucción de la rampa de Salinas para conseguir una fluida comunicación entre Bilbao y tierras navarras. De este modo, el enlace Bilbao-Pamplona se realizaría por la *línea modelo* Bilbao-Estella, aunque esta comunicación resultaba demasiado larga (210 kilómetros), por lo que se imponía la reforma del trazado por Bríncola y una nueva construcción por Azpeitia. Puesto que el *Ferrocarril Pamplona-Logroño* se completaba con la sección Estella-Logroño, la Solana de Navarra y Logroño capital aportarían su tráfico al de Estella, Vitoria y Bilbao. Como consecuencia de estas remodelaciones en la red de vía estrecha acudiría a Bilbao el tráfico tanto de mercancías como de viajeros de todo el País Vasco-Navarro, además de extender su área de influencia hasta la zona de Vitoria-Haro. Aseguraban los conferenciantes que la red vasco-navarra de un metro sería de posible realización y con rendimientos que asegurasen un tráfico rápido, cómodo y económico.

Con respecto a los datos aportados en esta conferencia, la Cámara de Comercio de Bilbao realizó las siguientes puntualizaciones. Para comenzar, la Compañía de los Fe-

44. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona*, Documento nº 9, Referencia de la prensa respecto de la conferencia dada por el director e ingeniero de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados en Vitoria en enero de 1925.

rocarriles *Vascongados* reconocía la radical reconstrucción de la rampa de Salinaş, además, no proponía aprovechar la bajada del Plazaola, sino que optaba por otras soluciones. Tampoco se mostraba conforme con la transformación del ancho viario de la línea Vitoria-Estella por ser contraria a sus intereses. Indudablemente, *Vascongados* admitía que con su plan querían crear una competencia con la red ferroviaria de vía ancha, postura que para la cámara bilbaína iba en contra de los intereses generales. Las opciones que *Vascongados* planteaban de remodelación de las líneas de vía estrecha existente y la construcción de otras nuevas (línea de Vitoria-Bilbao por Mondragón y Elorrio) eran mucho más caras que la transformación de la vía del Vitoria-Estella. La Cámara de Comercio de Bilbao les acusaba a los representantes de *Vascongados* de falsear la comparación de los gastos de la explotación en vía normal y vía estrecha, además de equiparar los tráficos en ambos sistemas viarios, cosa que no era así. Por último, si las tesis de *Vascongados* conseguía el apoyo oficial, se consolidarían los intereses de empresas cuya aspiración era desarrollarse por la cuenca mediterránea, sin quedar relegados a la cantábrica, donde la red de vía estrecha lesionaba menos intereses.

Por lo que se refiere a las reacciones contrarias que suscitaron en Guipúzcoa las maniobras bilbaínas a favor del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía ancha, éstas se canalizaron en dos vertientes. Por una parte, representantes de su Diputación, Cámara de Comercio y Asociación de Puertos, realizaron una serie de gestiones en Madrid a favor de la solución de la vía estrecha, al mismo tiempo, tuvo lugar un breve pero sonado eco en la prensa de la provincia. En el diario *La Voz de Guipúzcoa* del 29 de junio de 1926 apareció un artículo firmado por José Perea que recogía el pensamiento de aquellos guipuzcoanos partidarios de que la línea Logroño-Pamplona se construyese en vía estrecha. Este artículo surgió como contestación, a su vez, de otro artículo firmado por Juan de Oloron, que era el pseudónimo de un periodista pamplonés partidario de la solución de la vía ancha. Para el navarro, la construcción en vía estrecha de la línea citada provocaría la salida obligada de la producción navarra por el puerto de Pasajes.

Ante estas afirmaciones, Perea sostenía que el *Ferrocarril del Plazaola* era primordial para el tráfico entre Navarra y el puerto de Pasajes que, además, era el más próximo a Estella. Mantenía este autor que la vía estrecha era la solución más breve, rápida y económica para las comunicaciones de Navarra con el Cantábrico, pues tan sólo se necesitaba construir 40 kilómetros de nueva vía. Argumentaba también el guipuzcoano, que Bilbao no era la salida natural de Estella, por lo que era lógica la oposición de Navarra a las pretensiones bilbaínas y que realmente lo que Bilbao pretendía, era desviar el tráfico navarro en su único y exclusivo beneficio y en perjuicio del puerto de Pasajes. A pesar del proyectado acortamiento de Vitoria-Izarra y de la transformación del Vitoria-Izarra, Bilbao siempre quedaría a más distancia de Estella que Pasajes (152 y 141 kilómetros respectivamente).

En *El Pueblo Vasco* de Bilbao, del 2 de julio de 1926 se recogía la contestación a las opiniones de Perea. En un artículo de opinión de este rotativo se afirmaba que Guipúzcoa no debía de pretender la exclusiva del intercambio con Navarra, y que la reacción guipuzcoana se debía al miedo de perder el tráfico que por el Plazaola se dirigía a Pasajes. Para *El Pueblo Vasco*, el *Ferrocarril del Plazaola* sería de primordial importan-

cia cuando pudiera exportar la producción de la zona de Estella; cuando Pasajes mejorase sus infraestructuras y tuviese unas bases de tráfico propio; y cuando mejorase su trazado. En cuanto a la afirmación de que Pasajes era el puerto más próximo a Estella por vía estrecha, con la construcción de la línea Logroño-Pamplona en vía ancha, Pasajes quedaría a 200 kilómetros de Estella, pero esto no era una contrariedad para Estella puesto que también le interesaba la comunicación con el resto de España. Mientras que Navarra apoyaba la construcción del *Ferrocarril Soria-Castejón* en vía ancha, que quería que valiese para los ferrocarriles de la zona de Estella, la línea Estella-Marcilla se construiría en función del ancho que se emplease en la de Logroño-Pamplona. De todos modos, para el periódico bilbaíno, con las soluciones de vía ancha o de vía estrecha, la distancia entre Bilbao y Pasajes con relación a Vitoria sería similar, por lo que no había motivo de alarma para los guipuzcoanos⁴⁵.

En lo referente a la reacción de Álava a las ideas de la Cámara de Comercio de Bilbao, su actitud debe entenderse dentro de la situación ferroviaria en la que estaba inmersa como consecuencia de la construcción aún no terminada en aquellos momentos del *Ferrocarril Vasco-Navarro* en su sección Vitoria-Estella. Con motivo de la Asamblea Ferroviaria que tendría lugar en la sede de la Diputación de Álava el 11 de mayo de 1925 para dar información pública sobre los planes ferroviarios que afectaban a esta provincia, se realizó un proyecto de informe suscrito por la Diputación de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria, la *S.A. Ferrovías Alavesas*, la Cámara de Comercio de Álava, la Cámara de la Propiedad Urbana de Vitoria y la Cámara Agrícola de Álava⁴⁶. En este escrito se corroboraba la conformidad de sus firmantes con los ferrocarriles que se habían incluido en Plan General del Estado, si bien, consideraban que debían incluirse dentro de los nacionales la línea de Vitoria a los Mártires. Hacían hincapié en que aquellos ferrocarriles catalogados de carácter nacional debían de construirse en vía ancha, puesto que de este modo, se facilitaban las relaciones de Vitoria con Burgos, Santander y su puerto, Palencia, León, Asturias y Galicia, al mismo tiempo que se acortaría la distancia ferroviaria entre la capital alavesa y Madrid.

En cuanto al *Ferrocarril Vitoria-Estella*, que estaba catalogado por el Plan de interés nacional, los partícipes del informe sostenían que debía construirse en vía ancha, puesto que de este modo se daría una rápida comunicación de Bilbao con Álava y Navarra. La sociedad *Ferrovías Alavesas* estaba interesada en su subasta según la legislación con la que se inició, la de 1912, y las entidades alavesas ofrecían ayuda al Estado

45. *La Voz de Guipúzcoa*, “De interés para pasajes y la provincia. El Ferrocarril Pamplona-Logroño” (29 de junio de 1926). *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril Estella-Logroño” (30 de junio de 1926). *El Pueblo Vasco* (Bilbao), “El Ferrocarril de Pamplona-Logroño, al paso de una campaña” (2 de julio de 1926). *La Voz de Navarra*, “Artículo interesante de un periódico bilbaíno” (11 de julio de 1926). *Heraldo de La Rioja*, “Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño, artículo interesante de un periódico bilbaíno” (11 de julio de 1926). *El País Vasco*, “Intereses guipuzcoanos, el Ferrocarril Pamplona-Logroño y el Puerto de Pasajes” (5 de septiembre de 1926).

46. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento nº 8, Escrito que la provincia de Álava formuló en la información pública abierta con motivo de los planes del Consejo Superior Ferroviario*.

para su construcción. Reconocían que esta línea en vía ancha sería el tronco principal del gran tráfico desde Bilbao al sureste, que era el hinterland natural de su puerto.

Por otra parte, las entidades alavesas consideraban que la construcción del *Ferrocarril Ontaneda-Calatayud* interesaba a la industria vitoriana, puesto que facilitaría la circulación del tráfico desde Álava con la línea general que empalmaba en Burgos y con las líneas proyectadas de Miranda-Abejar y Haro-Abejar. Por esta razón, en la asamblea que tuvo lugar el 9 de mayo de 1925 se acordó adherirse a las opiniones de la Cámara de Comercio de Bilbao, Comisión de iniciativas Ferroviarias de Burgos, Cámara de Comercio de España en Bayona y *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* a favor de este ferrocarril.

Los comentarios de la Cámara de Comercio de Bilbao con respecto al informe anteriormente citado se enfocaban en torno a la idea mantenida por las instituciones alavesas de premiar las construcciones en vía ancha. De este modo, se mantenía la construcción del *Ferrocarril de Vitoria-Izarra* en vía ancha, cuestión que era *la más seria preocupación de la provincia por ser el ferrocarril que mayores beneficios había de reportar*. Al mismo tiempo, reconocían que la línea Estella-Vitoria era el tronco principal conductor del gran tráfico de la provincia y propugnaban la reforma de la línea de Vitoria-Los Mártires. Esta última línea era la continuación de la línea Vitoria-Estella y contaba con un trazado difícil que, de construirse en vía estrecha, estrangularía el tráfico procedente de Estella, tráfico que se vería abocado a trasbordar en Vitoria a la vía ancha.

Por lo tanto, la Cámara de Comercio de Bilbao resaltaba la idea de los alaveses sobre la conveniencia de transformar el ancho de vía de la línea Vitoria-Estella como continuación de acortamiento Vitoria-Izarra. De este modo, se relegaba la bajada de Salinas al tráfico local, puesto que al ser el *Ferrocarril de Vitoria-Estella* de vía normal no habría estrangulación del tráfico y, que de añadirse la línea Vitoria-Izarra, se conseguiría un importante acortamiento de las distancias ferroviarias con Bilbao. A pesar de estas consideraciones favorables a favor de la vía ancha, la Cámara de Comercio bilbaína encontraba contradictorios los postulados de las entidades alavesas, puesto que mientras mantenía la necesidad de la vía ancha para las comunicaciones con Bilbao, contribuían en la práctica a que el trayecto Vitoria-Estella se estuviese construyendo en aquellos momento en vía estrecha.

A pesar de la disposición que se podría pensar favorable de Álava hacia la utilización de la vía ancha, la Cámara de Comercio de esta provincia solicitó en julio de 1926 a su Diputación que apoyase las gestiones de Navarra. La contestación de esta entidad fue de lo más escueta, pero también de lo más clara: *la Diputación de Álava irá de acuerdo con la de Navarra*⁴⁷. En estos momento Álava se sentía desasistida de la política de mejoras de Norte, compañía que iba realizar un elevado desembolso en mejorar sus infraestructuras, con excepción de las que contaba en esta provincia⁴⁸. Esta postura de Norte se enfrentaba a los intereses alaveses, centrados en la doble vía electrificada entre Miranda y Bilbao, además del acortamiento Izarra-Bilbao⁴⁹.

47. *La Voz de Navarra*, "Pidiendo se apoyen las gestiones de Navarra" (3 de julio de 1926).

48. *La Libertad*, "Dice *El Sol*" (17 de septiembre de 1926).

49. *La Libertad*, "Una aclaración de Ferrocarriles" (28 de septiembre de 1926).

En este contexto, tuvo lugar una reunión de las fuerzas vivas de Vitoria en la que se acordó solicitar a la Diputación de Navarra que definiese su actitud con respecto al *Ferrocarril Logroño-Pamplona* para que Álava expresase la suya. Es más, se apuntaba que obtenida la conformidad de Navarra, Álava no sería la nota discordante en todo este asunto⁵⁰. Casualidad o no, en octubre de 1926 con motivo de la visita de Primo de Rivera, todas las entidades vitorianas firmaron un documento pidiendo que comenzara a circular el *Ferrocarril Vasco-Navarro* en su sección Vitoria-Estella. Las obras se encontraban muy adelantadas y llegaban a Santa Cruz de Campezo. Había malestar general por la tardanza de los trabajos que iban a una media de 7 kilómetros por año⁵¹. Sin duda alguna, de ponerse en explotación esta línea en vía estrecha, era un aliciente más para la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en este ancho viario.

De nada sirvieron estas súplicas porque, en octubre del año siguiente, se realizó de nuevo otra campaña a favor de la terminación de la línea Vitoria-Estella y también de su electrificación. Al nerviosismo por la dilación de la apertura de esta línea, se añadía un ambiente general de polémica en torno a los distintos proyectos ferroviarios que afectaban directa o indirectamente a Álava. Ante esta situación, el Gobernador Civil de esta provincia no dudó en rogar que los alaveses se abstuviesen de pronunciarse a favor o en contra de proyecto alguno de ferrocarril, puesto que era necesario el análisis de las entidades y organismos de cada caso para posicionarse. Para el Gobernador, de ningún modo se pretendía limitar legítimas propagandas o silenciar ocultos intereses, al mismo tiempo que pedía prudencia y calma. Para evitar tentaciones, dictaminó que no autorizaría ni escrito ni propaganda alguna sobre ferrocarriles hasta que las distintas instituciones alavesas se pronunciasen⁵².

Por lo que se refiere a las reacciones en Logroño ante la construcción del *Ferrocarril Logroño-Estella* distaron mucho de ser ostentosas. En diciembre de 1924 se reunió en el Ayuntamiento de esta capital su Comisión Permanente que llegó al acuerdo de la rápida realización de este ferrocarril sin indicar en que ancho viario. A esta solicitud se unieron los pueblos afectados por la línea⁵³. En cuanto a las gestiones de los bilbaínos en Madrid, el 30 de junio de 1926, se preguntaban los redactores de *El Heraldo de La Rioja*, acerca de la opinión de las entidades de Logroño sobre este punto y cual era la actitud que se debía de tomar. Según este periódico, tanto Vizcaya como Navarra

50. *El Heraldo de La Rioja*, “El ancho de vía del Ferrocarril de Pamplona-Logroño” (29 de septiembre de 1926). *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril de Pamplona-Estella-Logroño y la opinión de Álava” (30 septiembre de 1926).

51. *La Libertad*, “De Ferrocarriles” (21 de octubre de 1926); “¿Puede abrirse a la explotación el Ferrocarril Vitoria-Estella?” (22 octubre de 1926); “Ante la visita de Primo de Rivera a Vitoria el tendido de la línea debe estar terminado para esa fecha” (4 de diciembre de 1926); “Puntualicemos extremos” (7 de diciembre de 1926).

52. *La Voz de Guipúzcoa*, sin título, artículo de opinión (6 de octubre de 1927). *La Libertad*, “Las fuerzas vivas vitorianas piden al Ministro lo mismo que los ayuntamientos guipuzcoanos del valle del Deva” (6 de octubre de 1927). *El Heraldo Alavés*, “Escrito del Gobernador de Álava” (8 de octubre de 1927).

53. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño” (3 de diciembre de 1926).

debían entenderse, si bien, esta última *no debía consentir que se desbaratase su sueño en los momentos que su consecución era un hecho*⁵⁴.

La prensa riojana jugó un papel importante dentro de la campaña a favor de la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía ancha. Efectivamente, el diario *La Rioja* llevaba desde hacía más de 30 años defendiendo la utilización en esta línea del ancho viario normal, puesto que consideraba que además de favorecer los intereses de Navarra en su expansión por el norte y por el sur, la utilización de este tipo de vía no suponía ni retraso ni perjuicio para esta comunidad, tan solo el tiempo que tardara en reunirse el Consejo Superior Ferroviario⁵⁵.

Sin duda alguna, donde mayor polémica suscitaron las gestiones de los comisionados de la Cámara de Comercio de Bilbao en Madrid fue en Navarra. La prensa de esta provincia se hizo amplio eco de las actividades de los bilbaínos en torno a la modificación del ancho de vía del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, que se dio por llamar *la sorpresa de Bilbao*. Claro está, esta prensa reflejó la polémica que en torno a las diferentes posturas surgió sobre el tema en el mismo seno de la comunidad navarra⁵⁶.

Una de estas posturas era la defendida por la revista *La Acción Social Navarra*, partidaria de los postulados de la Diputación de Navarra y de la Junta Gestora de Ferrocarriles, es decir, a favor de la vía estrecha. Se hizo famosa la frase del artículo de esta revista sobre la actitud de la Cámara de Comercio de Bilbao y lo que consideraban una interferencia en los intereses navarros, puesto que como consecuencia de esta ingerencia no se dudó a afirmar que el *Ferrocarril Logroño-Pamplona no se construirá ni en vía ancha ni en vía estrecha*. La otra corriente de opinión reflejada en la prensa navarra era la mantenida por Juan de Oloron, pseudónimo de un distinguido periodista pamplonés y cuyo nombre desconocemos, partidario de las tesis anchistas y contrario, por lo tanto, a las directrices de la Junta y de la Diputación⁵⁷.

La prensa navarra es un buen baremo para medir las reacciones de las diferentes instituciones de la provincia en torno al problema que surgió a raíz de la iniciativa bilbaína. A esto, hay que añadir la labor de acicate y concienciación que este medio realizó, no solo de la opinión pública en general, sino también de las mismas instituciones navarras. Desde los primeros intentos de la Cámara de Comercio de Bilbao a favor del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía ancha, los rotativos pamploneses se hicieron eco de la reacción de las distintas entidades en contra de las pretensiones bil-

54. *El Heraldo de La Rioja*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (30 de junio de 1926).

55. *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño, lo que opinan nuestra Cámara de Comercio y un diario de Logroño” (1 de julio de 1926).

56. *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño, lo que opinan nuestra Cámara de Comercio y un diario de Logroño” (1 de julio de 1926).

57. *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño ¿Vía estrecha o vía ancha? ¿Rapidez o demora? Opiniones contradictorias” (29 de junio de 1926). *La Voz de Guipúzcoa*, “La Voz en Navarra, hablemos sin eufemismos del Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (27 de junio de 1926). *El Pensamiento Navarro*, “Intereses de Navarra” (27 de julio de 1926). *El Heraldo de La Rioja*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño” (29 de junio de 1926). *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril de Pamplona-Estella-Logroño” (29 de junio de 1926). *La Voz de Guipúzcoa*, “Sobre las cosas que se ven con disgusto” (1 de julio de 1926).

baínas. En noviembre de 1924 la Diputación de Navarra elevó un escrito al Ministerio de Fomento solicitando que se desestimase los empeños de Bilbao con respecto a la línea de Logroño-Pamplona.

En la prensa se recogía, además, la solicitud de la Diputación alavesa que se unía a las quejas navarras, dirigida al Directorio protestando por la petición de la Cámara de Comercio bilbaína que consideraban como una *pretensión extemporánea y altamente lesiva para los intereses de Álava*⁵⁸. En todo momento, los diarios pamploneses hicieron un seguimiento de las gestiones bilbaínas en Madrid, y no dudaban en reproducir los informes que las entidades de Bilbao presentaban al Ministerio, tal y como ocurrió con el escrito que los comisionados de esta villa presentaron al Sr. Ministro el junio de 1926⁵⁹. Este seguimiento también se centró en las noticias que aparecían en la prensa bilbaína sobre este tema. De este modo, en el *Diario de Navarra* del 24 de junio de 1926 se reseñaba el escrito que diversas entidades vizcaínas habían sacado en la prensa de Bilbao oponiéndose a la solicitud de Navarra. Para este periódico las instituciones navarras debían contestar a esta provocación en lo que consideraban *una cuestión demasiado importante*⁶⁰.

Ante el cariz que estaba tomando el asunto, no faltó periódico navarro que instara a que se hiciera algo de una vez, ya fuese en vía ancha, estrecha o internacional, *lo que fuese en interés de Navarra*. Esto es lo que mantenía *La Voz de Navarra* el 26 de junio del mismo año, e incluso llegaba a aventurar que tenían la impresión de que de llegarse a un acuerdo entre la Diputación de Navarra y la Cámara de Comercio de Bilbao, el proyecto prosperaría y no dudaba en afirmar que las gestiones de los bilbaínos en Madrid se estaban realizando con gran cuidado de no lesionar los intereses de Navarra⁶¹. Frente a esta postura en cierto modo *proclive* a las actitudes de Bilbao, el *Diario de Navarra* del 26 de junio de 1926 manifestaba su temor de que con estas maniobras, *se escapase por otros 30 ó 40 años el ferrocarril*. Mantenía este periódico que Vizcaya siempre se había opuesto a que el expediente resucitase y rogaban a la Diputación, Cámara de Comercio y Junta de Ferrocarriles de Navarra que les *aclarasen esas dudas*⁶².

Mientras tanto, los distintos organismos e instituciones navarras iban definiendo sus posturas frente a este asunto. Por una parte, la Cámara de Comercio de Navarra acordó elevar una instancia a su Diputación para que antes de tomar cualquier resolución realizase un *estudio concienzudo* sobre el tema⁶³. Al mismo tiempo, la Junta Gestora de los Ferrocarriles, en una reunión que tuvo lugar el 26 de junio de 1926, acordó aconsejar a la Diputación de Navarra que el *Ferrocarril Logroño-Pamplona* se construyese en vía estrecha, a la par que le hacía saber que *veía con disgusto* las gestiones de la

58. *Diario de Navarra*, “Los Ferrocarriles de Vitoria-Estella y Pamplona a Logroño” (19 de noviembre de 1924).

59. *La Tradición Navarra*, “De interés para Navarra” (24 de junio de 1926).

60. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño” (24 de junio de 1926).

61. *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril de Pamplona a Logroño” (20 de junio de 1926); “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (25 de junio de 1926).

62. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (26 de junio de 1926).

63. *Diario de Navarra*, “Sobre un Ferrocarril” (26 de junio de 1926).

Cámara de Comercio de Bilbao⁶⁴. Para la Junta, Pasajes era el puerto natural de Navarra y la utilización de la vía ancha para la línea de Logroño-Pamplona tendría fatales consecuencias para Pamplona que, al dejar de ser cabecera de los tráficos ferroviarios, perdería su capitalidad.

Pero sin duda alguna, el periódico que más cargaba las tintas era *La Tradición Navarra*, que a favor de la decisión de la Junta, esperaba que la Diputación la secundara. De este modo, sostenía este diario, *se hará ver que con los navarros no se juega*, y que si Bilbao estaba interesado en este proyecto era porque había perdido la partida del *Ferrocarril de Soria a Castejón* y porque le dolía cómo Pasajes se llevaba el gato al agua de los tráficos de Logroño y Navarra. Exhortaba este periódico diciendo *¡No hay que dormirse, cuando “nuestro hermanos” están tan despiertos!* A su vez, *El Liberal* de Bilbao se hizo cargo de estas acusaciones y mantenía que en modo alguno era cuestión de que los navarros se domaran a los intereses de Bilbao⁶⁵.

Las reacciones en la prensa navarra, tanto a favor como en contra de la decisión de la Junta no se hicieron esperar. *La Voz de Navarra*, favorable a la *solución anchista*, sostenía que la nota de la Junta no fue más que una afirmación y que lo que hacía falta eran explicaciones. Como contrapartida, señalaba que la Cámara de Comercio de Navarra representaba algunos de los más importantes intereses vinculados con la vía ancha. Este periódico sostenía que, sin abandonar el expediente que se estaba tramitando en vía estrecha, se estudiase la solución de la vía ancha si había posibilidad de hacerla⁶⁶. En su número del 4 de julio de 1926, este mismo rotativo declaraba abiertamente que estaban a favor de la vía ancha y que las afirmaciones de los partidarios de la vía estrecha acerca de que el ferrocarril en dicho ancho viario *era ya una cosa hecha* y de que *nuestros intereses y derechos los aquilatan todos menos los navarros*, eran afirmaciones gratuitas que no mostraban otra cosa que el recelo ante las gestiones de los bilbaínos en Madrid.

En el otro lado de la balanza se situaba el rotativo *El Pensamiento Navarro*, para quien era preferible la construcción en vía estrecha, aún así, apuntaba que en Navarra se debía de tomar una solución *en conjunto* dentro del Plan General de las Vías férreas de Navarra, teniendo siempre en cuenta que Pamplona era la capital efectiva de la provincia⁶⁷.

Este plan ferroviario al que se hacía referencia, fue diseñado por la Diputación de Navarra y se basaba en la utilización del ancho europeo para la línea Pamplona-Aldui-

64. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (27 de junio de 1926). *El Pensamiento Navarro*, “Intereses de Navarra” (27 de junio de 1926). *La Tradición Navarra*, “Junta de Ferrocarriles” (27 de junio de 1926). *La Voz de Navarra*, “Ferrocarril Pamplona-Logroño. Nota oficiosa de la Junta de Ferrocarriles” (27 de junio de 1926).

65. *El Liberal*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño” (29 de junio de 1926). La Cámara de Comercio de Bilbao contó con el apoyo de Indalecio Prieto para la inserción en *El Liberal*, periódico que él dirigía, de aquellos artículos sobre la política ferroviaria que esta Cámara patrocinaba, con total apoyo por parte del rotativo en su edición bilbaína.

66. *La Voz de Navarra*, “Más sobre el Ferrocarril Pamplona-Logroño” (3 de julio de 1926); “Mi cuarto de Espadas. El Ferrocarril Logroño-Pamplona” (4 de julio de 1926).

67. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (4 de julio de 1926).

des, el ancho estrecho para la de Pamplona-Logroño, y el ancho normal para la de Soria-Castejón⁶⁸. Esta Diputación consideraba al *Ferrocarril Logroño-Pamplona* como el *ferrocarril central navarro*, continuación del Plazaola hasta la Ribera del Ebro. Mientras que Pamplona era partidaria a la utilización de la vía estrecha en este ferrocarril, las zonas de Estella y Tudela optaban por la vía ancha. Fue en estos momentos cuando el filonacionalista Centro Navarro de Estella invitó al Ayuntamiento de esta localidad a que saliese de su silencio con respecto al *Ferrocarril Logroño-Pamplona* y convocase una asamblea acerca del tema, puesto que consideraban que Estella era el centro de dicha línea⁶⁹.

El Centro Navarro sostenía que no se pronunciaba ni a favor ni en contra de las dos opciones de ancho, aún así, sí que era partidario de la vía ancha si había garantías para su construcción. Además, instaba a la Diputación a que actuase en armonía con el pueblo navarro, teniendo en cuenta la realidad más conveniente para el país según el principio *salus populi prima lex*. Otra partidaria de la solución anchista era la Cámara de Comercio de Navarra, que en un escrito a su Diputación, como representante que era de los usuarios de la futura línea, es decir, comerciantes e industriales de Navarra, hacía ver sus posturas⁷⁰. Sostenía esta cámara que fue una equivocación utilizar la vía estrecha en Navarra y argumentaba la dificultad de la salida por vía estrecha a Pasajes. La Cámara navarra solicitaba a la Diputación que sin retirar el expediente que se estaba tramitando se estudiase la solución de la vía ancha. Consideraba, que de ser factible esta solución, se había de ir indiscutiblemente a por ella.

Ante el avance de los partidarios de la vía ancha, La Junta Gestora de Ferrocarriles de Navarra se reunió para debatir el tema con comisionados de Vizcaya y de Logroño, además de con el alcalde de Estella. La Junta no consiguió en ese encuentro hacer ver a los vizcaínos *lo improcedente de su proposición de carácter esencialmente exclusivista y de todo punto inaceptable*, y se levantó la reunión sin llegar a un acuerdo. A raíz de este encuentro, la Junta hizo pública una nota oficiosa en la que mantenía su opinión de que urgía activar el proyecto del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía estrecha y argumentaba su afirmación en que este tipo de ancho viario ofrecía mayores facilidades para su construcción⁷¹. Aún así, se observaba cierto atisbo de acercamiento a los partidarios de la vía ancha puesto que al mismo tiempo que se debía de conseguir la subasta de la lí-

68. *El Pueblo Vasco*, “Cosas de Navarra. Ferrocarriles. Un asunto de gran interés” (3 de julio de 1926). *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (3 de julio de 1926).

69. *La Gaceta del Norte*, “Sobre el Ferrocarril Pamplona-Logroño: Estella quiere dejar oír su opinión por ser centro de la proyectada línea y el Centro Navarro invita al Ayuntamiento a que convoque una asamblea con tal fin” (26 de julio de 1926). *El Pensamiento Navarro*, “Intereses navarros. De Ferrocarriles” (6 de julio de 1926). *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño. Sigue diciendo el Centro Navarro de Estella” (7 de julio de 1926); “La opinión del Centro Navarro de Estella. El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (8 de julio de 1926).

70. *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño, Escrito de la Cámara de Comercio de Navarra” (11 de julio de 1926).

71. *El Heraldo Alavés*, “El Ferrocarril Logroño-Pamplona” (6 de octubre de 1926). *El Heraldo de La Rioja*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (7 de octubre de 1926).

nea en vía estrecha y solicitar a los bilbaínos que no dificultasen este proyecto, mantenía que de conseguir que se publicara la subasta en vía estrecha, la Junta estaba dispuesta a estudiar la solución del ancho normal sin que esto suspendiera las gestiones que se estaban realizando.

Coincidiendo con la presencia de los comisionados bilbaínos y riojanos y, también, del alcalde de Estella en Pamplona, y visto el último informe de la Junta, la Diputación de Navarra decidió nombrar una comisión formada por los diputados Leandro Nagore y José M^a Modet para que marcharan a Madrid para informarse acerca de la situación del expediente incoado por la Diputación sobre el *Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona* y cotejar las distintas posibilidades para su más rápida y favorable construcción⁷². En Madrid los diputados navarros visitaron los distintos organismos oficiales y coincidieron en la esta villa con representantes de la Cámara de Comercio de Navarra y de su homónima bilbaína⁷³. Los comisionados, antes de volver a Pamplona telegrafiaron a la Diputación solicitando una reunión urgente en la que recabar un acuerdo que fuese el punto de partida de nuevas gestiones. Para *El Pensamiento Navarro* de esta actitud se desprendía que se iba a proponer un cambio de criterio en torno al ancho viario de la línea Logroño-Pamplona.

Los diputados regresaron de Madrid y dieron cuenta a la Diputación de sus gestiones con el Ministerio y con los representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao⁷⁴. Por una parte, el Gobierno no otorgaba garantía de interés alguna para la construcción del ferrocarril ni en vía ancha ni en vía estrecha. Sin embargo, los representantes de Bilbao aseguraban una serie de auxilios y subvenciones para su construcción en vía ancha. Ante esta situación, la Diputación optó por aceptar la proposición de los vizcaínos, e hizo pública una nota oficiosa en la que se reconocía que ante los inconvenientes que existían para realizar el proyecto de vía estrecha, sus comisionados deberían trasladarse inmediatamente a Madrid para gestionar la ejecución del proyecto con vía normal y estimular las cooperaciones y aportaciones al mismo. A partir de ahora, navarros y bilbaínos marcharían unidos en las gestiones para la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía ancha.

72. *El Heraldo de La Rioja*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (13 de octubre de 1926).

73. *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril de Pamplona a Logroño, Gestiones de los comisionados navarros en la corte” (21 de octubre de 1926); “Las gestiones de los diputados forales navarros” (22 de octubre de 1926). *La Tradición Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (22 de octubre de 1926). *El Pensamiento Navarro*, “Esta mañana regresan de Madrid los señores Modet y Nagore y la corporación se reunirá a las once” (22 de octubre de 1926).

74. *El Pensamiento Navarro*, “La Comisión que vino por la Mañana de Madrid regresó por la noche a la corte” (23 de octubre de 1926). *La Voz de Navarra*, “La Diputación se decide por las vía de ancho normal para el Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño. Los Comisionados vuelven a Madrid para iniciar las gestiones” (23 de octubre de 1926). *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril de Pamplona a Logroño por Estella” (23 de octubre de 1926).

5. La unión de los intereses navarros y bilbaínos a favor del Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona en vía ancha

Para ratificar los intereses comunes de las provincias de Vizcaya, Navarra, Logroño y Álava en torno a su política ferroviaria, tuvo lugar el 5 de diciembre de 1926 una reunión en el Palacio de la Diputación de Álava, en la que estaban representados: Diputación, Ayuntamiento y Cámara de Comercio de Logroño; Ayuntamiento de Vitoria; Diputación de Navarra; Ayuntamiento de Pamplona; Cámara de Comercio de Bilbao; Ayuntamiento de Estella; Diputación, Cámara de Comercio y Cámara de la Propiedad de Álava; Banco de España; Banco de Bilbao, Banco Urquijo Vascongado; Banco de Vizcaya; Ayuntamientos de Cigoitia, Santa Cruz de Campezo y Maestu; y, por último, Sindicato Católico Agrícola⁷⁵.

En esta reunión se trató de aquellas construcciones necesarias para tener una red completa de vía normal que sirviese a las provincias de Vizcaya, Navarra, Logroño y Álava. De este modo, se acordó: poner la línea Vitoria-Estella lo más rápido posible en explotación con tracción a vapor; estudiar la transformación de este ferrocarril a vía ancha; gestionar la rápida construcción del ferrocarril Vitoria-Izarra; la inmediata construcción del ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona en vía ancha; y visitar al presidente del Consejo y ministro de Fomento para hacerles entrega de estas conclusiones. Las tesis mantenidas por la Cámara de Comercio de Bilbao se habían abierto camino entre las provincias vasco-navarras y La Rioja, área que esta entidad vizcaína consideraba de influencia directa del puerto de Bilbao.

Las gestiones en torno al *Ferrocarril Logroño-Pamplona* continuaron, pero la esperada concesión se dilataba. En septiembre de 1927 la Cámara de Comercio de Bilbao dio un nuevo impulso a este asunto y tramitó con distintas instituciones las subvenciones que estarían a dispuestas a aportar para la construcción de la línea. Además del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya, el Ayuntamiento y la Diputación de Logroño, la Diputación de Navarra y la Diputación de Vizcaya se comprometían a desembolsar un capital distribuido en anualidades a lo que se añadía la oferta de terrenos y de garantía de interés de la Diputación de Navarra⁷⁶. Con estas ofertas, en noviembre de 1927, la Cámara de Comercio envió un escrito al Ministro de Fomento, en el que se recogían las necesidades ferroviarias de Álava, Navarra y Vizcaya; las soluciones que consideraban más pertinentes (vía ancha para las líneas Logroño-Pamplona y Vitoria-Estella, construcción del ramal Vitoria-Izarra); el estudio de otras soluciones posibles; y los

75. "Los ferrocarriles Logroño-Pamplona, Vitoria-Estella y de Izarra-Vitoria", en *Información*, año XIII, 14 de diciembre de 1926, n° 314, Bilbao, pp. 743-743.

76. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Certificaciones sobre la subvención del Ferrocarril Logroño-Pamplona*, 1927. El Ayuntamiento de Logroño se comprometía a 150.000 pesetas en cinco anualidades; el Comité de Ferrocarriles de Vizcaya, 150.000 pesetas en seis anualidades; la Diputación de Logroño, seis anualidades de 25.000 pesetas; el Ayuntamiento de Logroño 150.000 pesetas como pago de expropiaciones y 150.000 pesetas para la construcción; la Diputación de Vizcaya 10 anualidades de 300.000 pesetas; y la Diputación de Navarra, 4 millones de pesetas, más los terrenos necesarios y la garantía de interés de 2 millones de pesetas.

efectos del Real Decreto del 29 de abril de 1927 sobre esta política ferroviaria⁷⁷. En resumen, se solicitaba al ministro que se transformara el ancho de la línea Vitoria-Estella, que no se realizasen mejoras ni en esta línea ni en nuevas líneas de vía estrecha complementarias de ésta, y que se resolviese el expediente Logroño-Pamplona.

Al mismo tiempo que se realizaban estas gestiones con el Gobierno, la Cámara de Comercio de Bilbao continuaba sus negociaciones con la *Compañía del Norte* para recabar el respaldo de esta empresa y su implicación en la construcción y explotación de la línea Logroño-Pamplona. En una nota interna del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya enviada a Norte, se le comunicaba a un representante de esta compañía la esperanza que tenía la cámara bilbaína en que el Estado sacase pronto a subasta este ferrocarril, puesto que suponían que la existencia de un presupuesto, de unas subvenciones fijas a la construcción y de una fórmula de explotación facilitarían una tramitación más rápida y favorable del expediente⁷⁸. El Comité de Ferrocarriles proponía a Norte diferentes soluciones para la explotación del ferrocarril: la primera recogía a Norte como concesionaria de la línea; la segunda, consideraba una sociedad a la que la Diputación de Navarra transfiriera sus derechos y esta sociedad, a su vez, arrendase a Norte la explotación; y la tercera, que la sociedad constructora transfiriese directamente a Norte la concesión. Se trataba, en todo caso, de dar la seguridad al Ministro de que la subasta no quedaría desierta.

El 9 de febrero de 1928 se constituyó la Sociedad denominada *Compañía del ferrocarril de Pamplona-Logroño*, con un capital social de cinco millones de pesetas. Tanto los fundadores de esta empresa como los miembros de su consejo de administración eran representantes de aquellas instituciones y corporaciones interesadas en la construcción de esta línea⁷⁹. La Diputación de Navarra subvencionaba la construcción del ferrocarril con cuatro millones de pesetas a fondo perdido, obligándose a esta compañía a ceder a la del Norte la explotación de la línea que se trataba de construir, si el Gobierno lo aprobaba, una vez que dicha línea fuese concedida y construida.

Esta, al menos, fue la versión oficial de la constitución de la *Compañía del Ferrocarril de Pamplona-Logroño*, porque en carta del 13 de febrero enviada por Manuel Chalbaud al alcalde de Logroño, Joaquín Elizalde, se le comunicaba que se había llegado a un acuerdo con consejeros de la Compañía de Norte para que formaran una sociedad filial de Norte que se encargase del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, siempre que se ayudara con las distintas subvenciones a las que se habían comprometido Navarra, Logroño y Vizcaya. Los consejeros de Norte indicaron a la Cámara de Comercio de Bilbao

77. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Escrito al Ministro de Fomento*, 1927.

78. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Notas para Norte*.

79. “El ferrocarril de Pamplona a Logroño”, en *Información*, año XV, 14 de febrero de 1928, n° 342, Bilbao, pp. 342. Como fundadores de la Compañía firmaron el documento: Eduardo Garre, Enrique Grasset, el vizconde de Escoriaza, Enrique Herreros de Tejada, Leandro Nagore, José María Modet, Jenaro Larrache y Antonio Doria. El Consejo de Administración estaba compuesto por: Enrique Herreros de Tejada, Antonio Doria, Manuel Chalbaud, Vizconde de Moreaga, Leandro Nagore, Lucio de Arreche, Tomás de Gandarias, Venancio Echevarría, Vizconde de Escoriaza, Ramón de la Sota, Luis Olanda, Eduardo Barre, Enrique Grasset y el Conde de Fontao.

que ellos se habían ocupado ya de la composición del Consejo de Administración de esta compañía, y aunque la cámara bilbaína abogaba por la presencia de representantes de Logroño, había ciertas reticencias de Norte a este nombramiento. La Cámara de Comercio de Bilbao se quejaba de que se les había separado de todas las gestiones concernientes a la formación del consejo de la nueva compañía, la preparación de la escritura y la constitución de esta sociedad⁸⁰.

Aprovechando la creación de la Compañía del *Ferrocarril de Pamplona-Logroño*, una comisión formada por representantes de las Diputaciones de Álava, Vizcaya, Navarra y Logroño, y de los ayuntamientos de las capitales de estas provincias, entregó un escrito al Ministro de Fomento el 16 de febrero de 1928. En este informe se abordaba las repercusiones del Real Decreto del 29 de abril de ese año, por el que se modificaba el régimen de subvenciones y auxilios del Estado para la construcción de ferrocarriles. Con la nueva ley se preveían mayores aportaciones del Gobierno, por lo que los representantes de las provincias interesadas en la construcción de la línea Logroño-Pamplona solicitaban al ministro que se aplicase a ésta la nueva legislación. Como garantía, presentaban una sociedad que ya estaba constituida y avalada por la *Compañía del Norte*, el capital necesario suscrito y las subvenciones precisas. De nuevo, se volvía a solicitar la construcción del *Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona*; la transformación de la vía Pamplona-Estella; y la construcción de la línea Vitoria-Izarra⁸¹.

Desde su constitución, la Compañía que se había creado para gestionar la concesión, construcción y explotación del *Ferrocarril de Pamplona-Logroño*, encaminó sus pasos para lograr sus objetivos. En su memoria de 1928, se recogía la constitución de la compañía y la composición del consejo de administración; su domiciliación social en Pamplona, aunque contaba con una sucursal en Madrid; y la adquisición a la Cámara de Comercio de Bilbao del proyecto del ferrocarril. Daba cuenta también de las gestiones que había llevado a cabo para la tramitación del expediente de concesión, de cuya lentitud se hacían eco. Respecto a este punto, en febrero de 1929 en una asamblea de la Cámara de Comercio de Bilbao se anunciaba que la tramitación del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* se encontraba bastante adelantada, aunque hubo que esperar a diciembre de ese año para que en el Consejo de Ministros del día 12 se aprobara su construcción. Por último, por el Real Decreto ley del 7 de febrero de 1930 se ratificaba la concesión del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*⁸².

80. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Subvenciones*, 1928; *Escritura de la constitución de la Sociedad Anónima de la Compañía del Ferrocarril Pamplona-Logroño*, 1928; *Compañía del Ferrocarril de Pamplona a Logroño, Estatutos*, 1928.

81. *Diario de Navarra*, “Los comisionados de las provincias interesadas en el Ferrocarril Pamplona-Logroño hacen entrega de un escrito al Ministro de Fomento” (17 de febrero de 1928). *El Pueblo Vasco*, “Las gestiones de Álava, Navarra, Vizcaya y Logroño” (17 de febrero de 1928).

82. “Las comunicaciones ferroviarias interprovinciales”, en *Información*, año XVI, 28 de febrero de 1929, n° 367, Bilbao, pp. 103-106; “El ferrocarril de Pamplona a Logroño”, en *Información*, año XVI, 14 de diciembre de 1929, n° 386, Bilbao, pp. 735; “Concesión del ferrocarril Logroño a Pamplona”, en *Información*, año XVII, 14 de febrero de 1930, n° 390, Bilbao, pp. 84-85. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona. *Compañía del Ferrocarril Logroño-Pamplona*, 1928-1932.

Por fin, se había logrado la tan ansiada concesión del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía ancha, sin embargo, las dificultades para su construcción continuaban. En la Memoria de 1931, la Compañía del *Ferrocarril de Pamplona-Logroño* hablaba de los entorpecimientos con que se encontraban para la construcción de esta línea⁸³. Las dificultades que paralizaron la tramitación del expediente en 1930 se vieron agravadas por el Decreto del 3 de julio de 1931 que borraba literalmente la labor ferroviaria de los gobiernos anteriores a la República, por lo que se estaba a la espera de la definitiva orientación del Gobierno en esta materia para abordar el tema.

Ante estas complicaciones, la situación de la compañía comenzó a ser desesperada, y en carta del 24 de septiembre de 1932 a la Cámara de Comercio de Bilbao, se comunicaba a esta corporación que como consecuencia de las características del expediente del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, con respecto a las subvenciones que el Estado estaba sujeto a dar para su construcción, era imposible abordar las obras de esta línea por lo insuficiente de estos auxilios. La compañía aducía que su situación era insostenible y que era necesario un reajuste, por lo que solicitaba a la Cámara de Bilbao una reunión, en la que también estaría presente la Diputación de Navarra, para buscar una solución⁸⁴. No se encontró componenda alguna al tema y con la autorización el 31 de diciembre 1945 del *Ferrocarril Pamplona-Estella-Marcilla*, con un ramal de Cárcar a Calahorra, se propuso que esta línea continuara desde Estella hasta Logroño⁸⁵. Estas gestiones tampoco fructificaron y el *Ferrocarril Logroño-Pamplona* se quedó en un ejemplo de la constancia de las distintas instituciones y corporaciones de impulsar y consolidar las economías de los territorios a los que servían mediante construcciones ferroviarias.

83. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Compañía del Ferrocarril Logroño-Pamplona*, 1928-1932.

84. *Ibidem*.

85. DELGADO IDARRETA, J.M.: "El Ferrocarril Logroño-Pamplona", en *Príncipe de Viana*, anejo 4-1986, año XLVVI, 1986, Pamplona, pp. 591. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona. *Ferrocarril de Pamplona a Estella y Marcilla*.