



El Ferrocarril del Plazaola y el Ferrocarril Vasco-Navarro: dos propuestas para la integración ferroviaria vasca

Olga Macías Muñoz

El objetivo fundamental de esta comunicación es el de analizar la influencia que tuvo la construcción y explotación del ferrocarril llamado del Plazaola (líneas de Andoaín a Plazaola, de Plazaola a Lasarte y de Lasarte a Pamplona) y, también, del *Ferrocarril Vasco-Navarro* en la configuración de una estructura ferroviaria de vía estrecha que enlazaba las cuatro capitales vascas.

La construcción de estos dos ferrocarriles debe inscribirse dentro del intento de integrar a Navarra en un modelo ferroviario de vía estrecha que había surgido de la necesidad de solventar las deficiencias que planteaba la red general de vía ancha. De este modo, mediante la construcción del *Ferrocarril del Plazaola* se buscaba una salida más rápida desde Pamplona hacia Guipúzcoa, mientras que con la puesta en explotación del *Ferrocarril Vasco-Navarro* se intentaba agilizar las conexiones con Álava. Gracias a la construcción de estos dos ferrocarriles, las cuatro capitales vascas quedaron enlazadas e inscritas en una red ferroviaria de vía estrecha que atendía de un modo más directo a los intereses de la comunidad a la que servía.

La construcción de ambas líneas ferroviarias obedeció a distintos criterios y su puesta en explotación sufrió los más diversos avatares. Es en este momento, cuando se planteó la viabilidad de estas explotaciones. ¿Hasta que punto fue efectiva la unión ferroviaria en vía estrecha de las cuatro capitales vascas?, es decir, ¿se mantuvieron las expectativas creadas por esta unión? *A posteriori*, se pudo comprobar que estos enlaces fueron deficientes. Las razones de este fracaso ferroviario obedeció al desfase entre los intereses planteados en los proyectos originarios de estos ferrocarriles y la realidad que se encontraron sus constructores en el momento de la puesta en explotación de estas líneas. Para solventar las deficiencias que la explotación de esta red ferroviaria de vía estrecha ponía en evidencia, la *Cámara de Comercio de Bilbao*, representante de los intereses comerciales e industriales de esta villa, llevó a cabo una campaña destinada a la reorganización de los enlaces ferroviarios con Navarra. El principal objetivo de esta iniciativa fue el de acortar las distancias ferroviarias entre Pamplona y Estella con el puerto de Bilbao. Se defendía el replanteo de los trazados ya construidos y, también, la transformación del ancho viario de un metro en el ancho viario normal utilizado por los ferrocarriles españoles. Estas iniciativas bilbaínas no llegaron a prosperar, y los enlaces ferroviarios de Navarra construidos en ancho viario de un metro se han mantenido hasta prácticamente la actualidad.

1. La conexión de las capitales del País Vasco y Navarra: los ferrocarriles del Plazaola y el Vasco-Navarro

Una vez realizado el enlace ferroviario en ancho viario de un metro entre Bilbao y San Sebastián, se dio paso a una segunda etapa constructiva, en la que esta inicial estructura ferroviaria de vía estrecha fue ampliada hasta las capitales de Alava y de Navarra. Con la construcción de los ferrocarriles del Plazaola y Vasco-Navarro, las cuatro capitales vascas quedaron enlazadas e inscritas en una red ferroviaria de vía métrica, que además de acortar las distancias ferroviarias existentes entre estas capitales, era un complemento necesario a la red general de ferrocarriles construidos en vía ancha.

Desde los primeros intentos de enlazar Navarra con las provincias limítrofes se planteó la conveniencia de utilizar el ancho viario de un metro o el ancho viario normal. En 1907 surgió un proyecto ferroviario que afectaba «a las tres Provincias Vascongadas y a las de Navarra y Logroño».¹ Esta iniciativa recogía la propuesta de construir una red de ferrocarriles «económicos», es decir, construidos en vía estrecha, que tenía a Vitoria como eje central y se proyectaba hacia Bilbao, Guipúzcoa (Vergara), Pamplona y Estella.² Este conjunto de líneas asistiría a Navarra en sus relaciones con las provincias limítrofes y acortaría las distancias ferroviarias con Bilbao. La conexión con Guipúzcoa se realizaría a través de una línea que enlazase Pamplona con Irún, al mismo tiempo que otra línea se dirigiría desde Estella hasta Vitoria, desde donde otro conjunto de líneas enlazaría con Bilbao, Vergara y Logroño. Por último, desde Estella partiría otra línea que llegaría hasta Pamplona. De este modo, la mayor parte de Navarra quedaría asistida por ferrocarril, al paliar esta red ferroviaria de vía estrecha las deficiencias de la red general de vía ancha.

El planteamiento de este conjunto de líneas ferroviarias por un grupo financiero extranjero originó el recelo de los inversores españoles y la consiguiente campaña de prensa

que hacía dudar de la viabilidad de este proyecto. Las revistas especializadas (*Gaceta de los Caminos de Hierro* y *La Cotización Española*) presentaron diversos estudios comparativos entre la red de vía ancha en servicio y el probable producto de la explotación de la red de vía estrecha que se proyectaba. El resultado de estos análisis era claramente desfavorable para ésta última.³

A pesar de estos obstáculos iniciales, la práctica totalidad de las líneas recogidas en este proyecto terminaron por construirse. Se organizó una red ferroviaria de vía estrecha que además de tener su área de influencia directa en territorio navarro, ponía a éste en contacto con la red de vía métrica que había surgido de Vizcaya y enlazaba con Guipúzcoa y con Cantabria en dirección hacia Asturias y hasta León. Este proceso de construcción obedeció a distintas iniciativas aisladas que poco o nada tenían que ver entre sí. A continuación se abordará este punto, centrándonos en el estudio de la construcción y puesta en explotación del *Ferrocarril del Plazaola* y sus extensiones, al igual que del *Ferrocarril Vasco-Navarro*. Mientras que el primero ponía en conexión Pamplona con Lasarte, en las proximidades de la capital guipuzcoana, el segundo enlazaba Estella con Vitoria desde donde se dirigía hasta la red de vía estrecha que unía Bilbao con San Sebastián.

1.a. La conexión de Guipúzcoa con Navarra: las líneas de Andoaín a Plazaola, de Plazaola a Lasarte y de Lasarte a Pamplona

Simultáneamente al proceso de construcción de las líneas de vía estrecha que partían de Bilbao y se dirigían hacia la frontera francesa, surgieron las iniciativas de prolongar estas líneas hasta Pamplona. La conexión entre estas líneas se realizó sin un plan previo, y fue el resultado de la prolongación por sus dos extremos de la línea de Andoaín a Plazaola, inaugurada en 1908.

Esta línea fue construida y explotada por la *Compañía Minera Guipuzcoana*, que a su vez tenía en sus manos los montazgos del valle de Leizaran y la propiedad de minas ferruginosas sitas en la misma zona. Esta línea que partía desde Andoaín, justo en frente de la estación del Norte, hasta Plazaola, hubiese quedado en un mero ferrocarril que daba salida a la producción de materias primas del valle de Leizaran hacia la red general de los ferrocarriles españoles, de no ser por su ampliación al amparo de la Ley de los Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908.⁴

En efecto, al amparo de esta ley, se solicitó la ampliación de la línea por ambos extremos, con dos objetivos bien definidos. En primer lugar, se buscaba la unión con las líneas explotadas por la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* que desde Bilbao llegaban por ese momento hasta San Sebastián, alargando la línea desde Plazaola hasta Lasarte.⁵ De este modo, las materias primas producidas en la zona de Leizaran hallarían un nuevo mercado provincial, compuesto por la zona de San Sebastián, Pasajes y Rentería, además de la distribución que de estos materiales se realizaría a través de las líneas explotadas por Vascongados hacia el resto de Guipúzcoa y de Vizcaya.⁶

Al mismo tiempo, junto a la conexión con Lasarte, también se propuso ampliar la línea desde Plazaola hasta Pamplona.⁷ De este modo, se enlazaba la capital navarra con San

Sebastián a través de una línea ferroviaria de vía estrecha. Hasta ese momento, los enlaces ferroviarios de Navarra con Guipúzcoa, Alava y Vizcaya, se limitaban a las líneas explotadas en vía ancha, con la excepción del Ferrocarril del Bidasoa, que fue construido en vía estrecha.⁸ En efecto, gracias a las líneas de vía ancha de Alsasua-Pamplona (52 km) y de Pamplona-Castejón (88 km), la conexión con los grandes mercados se realizaba a partir de las líneas generales que discurrían por el sur de Navarra.⁹ Como consecuencia de esta realidad ferroviaria, nació la iniciativa de ampliar el ferrocarril del Plazaola hasta Pamplona, favoreciendo la conexión entre la zona norte de Navarra con Guipúzcoa y facilitando su acceso al conjunto de líneas de vía estrecha que desde Bilbao se dirigían hacia la frontera francesa.

Con la inauguración en 1914 de los tramos de Plazaola-Pamplona y de Andoaín-Lasarte, se había realizado la conexión de Pamplona con San Sebastián y Bilbao a través del ancho viario de un metro. De este modo, en las comunicaciones ferroviarias entre estas capitales, coexistían dos tipos de ancho viario, con sus ventajas y también deficiencias a la hora de definir los modelos de transporte.

En efecto, el enlace a través de la red general de los ferrocarriles españoles suponía el acceso a los mercados nacionales e internacionales, a expensas de una distancia ferroviaria mucho mayor que la desarrollada por las líneas construidas vía estrecha. Por contrapartida, estas líneas de vía estrecha ofrecían el acceso directo a unos mercados restringidos a un plano regional con la consiguiente limitación de su marco de actuación, y que en el caso de la línea de Lasarte a Pamplona, se pondría en evidencia ya desde los primeros años de su explotación.

Pero, ¿qué influencia tuvo el ferrocarril del Plazaola con el comportamiento industrial y demográfico de la zona que asistía? El mayor crecimiento industrial y demográfico concuerda con aquellas poblaciones que se vieron afectadas por las líneas férreas de carácter general, tanto radiales españolas, como internas del País Vasco.¹⁰ Por lo tanto, este comportamiento no hace más que corroborar la naturaleza misma de este ferrocarril, que nació con el objetivo de transportar unas materias primas (hierro y madera), cuya demanda ya estaba afianzada por fábricas situadas en las líneas ferroviarias Madrid-Irún y Bilbao-San Sebastián-Frontera, terminales de las líneas que componían el ferrocarril del Plazaola.

Se actuaba sobre una demanda ya existente, y sobre la especulación de las posibilidades de explotación de la zona de Leizaran. Las expectativas creadas sobre la explotación del mineral apenas si se vieron cubiertas, y muy por debajo de las cifras fijadas en el proyecto. Las posibilidades que en cambio si se cubrieron, fueron las de explotación maderera de Leizaran, y cuyo destino, indudablemente, eran las fábricas papeleras asentadas en la zona del Oria.

A pesar de la ampliación del Ferrocarril del Plazaola hasta Lasarte y hasta Pamplona, el tráfico generado por la capital navarra fue muy reducido, por lo que no variaron las actividades de este ferrocarril. Así pues, constituyó un ejemplo de ferrocarril no industrial, dedicado al abastecimiento de materias primas de la industria guipuzcoana, con escasa o nula incidencia en el desarrollo industrial de la zona que recorría, con excepción del abastecimiento de las papeleras instaladas en ella.

1.b. El Ferrocarril Vasco-Navarro: las líneas de Vitoria-Mecolalde y Vitoria-Estella

El *Ferrocarril Vasco-Navarro* comprendía dos líneas, la línea de Vitoria a Mecolalde (barrio de Vergara) y la línea de Vitoria a Estella. Esta solución de continuidad entre Estella hacia Vizcaya y Guipúzcoa pasando por Vitoria reflejaba la necesidad de solventar las deficiencias de la construcción de las líneas generales de carácter radial. Esta red ferroviaria de vía ancha que desde Madrid se dirigían hasta Hendaya, incluía en su trazado a Vitoria. Para la Ribera Navarra y, en particular, para la zona de Estella, la solución más rápida para dar salida a sus producciones era enlazar desde Estella con la red general de vía ancha que pasaba por Vitoria.

Tradicionalmente, Vitoria había sido un puesto comercial importante en el tránsito de las mercancías desde el interior de la meseta y de la Ribera del Ebro a través del Alto Deva y por el Duranguesado hasta el puerto de Bilbao, y también hasta la provincia de Guipúzcoa. Al construirse el *Ferrocarril de Tudela a Bilbao*, las rutas de transporte terrestre variaron y, ahora, el ferrocarril se dirigía por Orduña hacia la capital vizcaína, quedando relegada a un segundo plano la ruta tradicional por el valle del Ibaizabal. Como consecuencia de la variación de las rutas comerciales, Vitoria perdió la hegemonía que hasta ese momento había mantenido en el tránsito de mercancías provenientes de la meseta y de la Ribera Navarra con las provincias vascas costeras.¹¹

Para paliar las deficiencias de la construcción del eje ferroviario Tudela-Bilbao, y ante las expectativas abiertas con la construcción de la línea ferroviaria de Bilbao a Durango por el valle del Ibaizabal, surgió el proyecto de un ferrocarril que enlazase por una parte, Vitoria con Durango a través del Alto Deva y, por otra, Vitoria con Estella. Con la construcción de este Ferrocarril Vasco-Navarro se aspiraba a alcanzar dos objetivos: por una parte, la unión de Vitoria, a través de la ruta tradicional de comercio, con la línea de vía estrecha que enlazaba las capitales de Vizcaya y de Guipúzcoa; y por otra, la conexión de Vitoria con Navarra, que tenía en Estella el primer punto de acercamiento y, además, se especulaba con la prolongación de esta línea hasta Pamplona.

Los problemas en la construcción de la línea ferroviaria desde Vitoria hasta Vergara llevaron a la paralización de las obras en Arechavaleta en 1887, y su continuación bajo los auspicios del Estado en 1914. El ferrocarril llegó a Los Mártires (Vergara) en 1915, aunque su conexión con la línea de Vascongados en este término municipal, no llegó hasta 1919. En 1923 tuvo lugar la inauguración del ramal de Oñate a San Prudencio, sito también en el término de Vergara, y la unión de Vitoria con Estella se vio resuelta en 1927.¹²

En cuanto al recorrido del *Ferrocarril Vasco-Navarro* por Navarra, la línea que enlazaba Vitoria con Estella, desarrollaba su trazado a través de una zona eminentemente agrícola con escaso tránsito de viajeros. Estos hechos, a los que se añadían la falta de continuidad de esta línea hacia Pamplona, y su construcción en vía estrecha, determinaron que su explotación se limitase, prácticamente, al transporte de los productos de la merindad de Estella hacia Vitoria para su distribución hacia otros mercados.¹³

Por lo tanto, con la ampliación del *Ferrocarril del Plazaola* hasta Pamplona y la construcción del *Ferrocarril Vasco-Navarro*, las capitales de Alava, Guipúzcoa, Vizcaya y

Navarra quedaron enlazadas por la red ferroviaria construida en vía estrecha. ¿Pero, realmente fue una unión efectiva?, es decir, ¿se mantuvieron las expectativas creadas con esta unión? A posteriori se pudo comprobar que estos enlaces fueron deficientes, y que el tráfico proveniente o con destino a Vitoria o a Pamplona buscaba otros medios de transporte. En efecto, se compaginaba el transporte ferroviario con el de carruajes hacia los puntos de embarque de la red general de los ferrocarriles españoles, con el propósito de reducir las distancias ferroviarias.

La explicación a este comportamiento obedeció a un planteamiento primario de la construcción de ambas líneas, que no se correspondió con la puesta de explotación de las mismas. Por lo que se refiere a la línea Vitoria-Estella, este proyecto ferroviario databa de finales del siglo XIX, y obedecía las necesidades de un momento puntual, en el que la ruta comercial entre Castilla y el País Vasco a través del Alto Deva todavía mantenía ciertos incentivos, a pesar de que las construcciones ferroviarias habían trasladado los ejes de comercio tradicional hacia las nuevas líneas férreas.

Los problemas en la configuración de la *Compañía del Ferrocarril Vasco-Navarro*, y en la construcción de las líneas que debía de explotar, retrasaron la inauguración completa del tramo desde Vitoria hasta el término de Vergara. Esta demora supuso la consolidación de las nuevas vías de transporte abiertas por el ferrocarril y, por lo tanto, el anquilosamiento de las rutas tradicionales de comercio. Al mismo tiempo, la construcción de la línea de Vitoria a Estella estaba vinculada, por la ley de concesión del *Ferrocarril Vasco-Navarro*, a la construcción íntegra de la línea de Vitoria hasta Vergara. En efecto, hubo que esperar a que el Estado se hiciera cargo de las obras de la línea que enlazaba Alava con Guipúzcoa para que se llevara a efecto el enlace entre Vitoria y Estella.

En cuanto a la conexión con Pamplona a través del *Ferrocarril del Plazaola*, la situación fue parecida a la del Vasco-Navarro. Lo que en un principio fue ideado como un ferrocarril dedicado al transporte de materias primas desde el valle de Leizaran hasta Andoain, situado en la línea general de los ferrocarriles españoles, se amplió por sus extremos con el propósito, por una parte, de enlazar en Lasarte con las líneas de vía estrecha que desde Bilbao se dirigían a San Sebastián y la frontera francesa y, por otra, llegar hasta Pamplona.

La conexión con Pamplona no produjo los resultados esperados por sus promotores, y el tráfico se resintió ya desde su base, debido a que las expectativas de explotación de la zona de Leizaran no llegaron a cubrirse. Por lo tanto, la conexión entre Lasarte y Pamplona a través de un ferrocarril de vía estrecha se vio reducida a la explotación bajo mínimos de un ferrocarril de carácter minero y maderero.

En definitiva, el enlace a través de la red ferroviaria de vía estrecha de Vitoria y Pamplona con Bilbao y San Sebastián, resuelto tardíamente, se hizo a expensas de proyectos ferroviarios que no eran los más adecuados para generar un tráfico sostenido. La variación de las condiciones en las que se idearon, o la incapacidad de estas líneas de crear un tráfico general provocaron que la conexión ferroviaria en vía estrecha de Pamplona y Vitoria con Guipúzcoa quedase reducida a la mera expresión de unos proyectos ferroviarios desfasados.

Estas líneas fueron la culminación de proyectos que habían sido defendidos desde el

surgimiento de las primeras líneas ferroviarias, pero cuya construcción quedó relegada en el tiempo como consecuencia del apoyo de los capitales y de las instituciones políticas a otros proyectos ferroviarios. A pesar de ello, la construcción del *Ferrocarril Vasco-Navarro* y la ampliación del *Ferrocarril de Plazaola* hasta Pamplona, terminaron por configurar la estructura ferroviaria de vía estrecha que integraba las provincias Vascongadas y Navarra.

2. La mejora de las comunicaciones ferroviarias de Navarra con el puerto de Bilbao

Paralelamente al proceso de construcción y puesta en explotación de las distintas líneas ferroviarias que recorrían Navarra, la oligarquía financiera vizcaína buscó una mejora de los enlaces ferroviarios de Bilbao con la Ribera navarra. Fueron distintos los factores que incitaron a los capitalistas bilbaínos a buscar nuevos mercados de expansión económica, entre los que se encontraba la vertiente meridional navarra y su proyección hacia el valle del Ebro. El agotamiento de los yacimientos de mineral en Vizcaya, las necesidades de abastecimiento de la población creciente del área de Bilbao, las nuevas expectativas de incremento de la producción navarra gracias a los planes de regadío, y el acceso a Aragón y a la Rioja, junto con el deseo de evitar la competencia del puerto de Pasajes, fueron incentivos más que suficientes para buscar enlaces ferroviarios más directos de la capital vizcaína con Navarra.

En 1924 Navarra contaba con una red ferroviaria mixta de vía ancha y de vía estrecha que articulaba las conexiones del territorio que recorría y limitaba la capacidad de transporte.¹⁴ Estos enlaces ferroviarios surgieron de unos objetivos iniciales que en poco se adaptaban a las nuevas necesidades económicas de Navarra y, también, de la oligarquía económica vizcaína. Como consecuencia de la crisis postbélica de 1917 los inversores vizcaínos orientaron sus iniciativas hacia Navarra. El agotamiento de las minas de hierro de Vizcaya, la competencia del puerto de Santander (agravada con la construcción del ferrocarril Santander-Mediterráneo) y el espectacular aumento demográfico del área de Bilbao, motivaron a este grupo empresarial para buscar nuevos mercados y productos con los que mantener una estructura comercial que corría el riesgo de resquebrajarse.

Navarra, tradicional productora agraria, cumplía con todos los requisitos necesarios para convertirse en el nuevo proveedor de este engranaje. Las deficiencias de la línea Tudela-Bilbao, el aumento de la producción navarra debido a los incipientes planes de regadío, y la búsqueda de nuevos mercados para la industria bilbaína, fueron factores clave para que las entidades económicas y políticas de Bilbao, buscasen el camino más corto con la Ribera Navarra.

Sin embargo, estas iniciativas bilbaínas chocaron con los intereses guipuzcoanos en Navarra. Tradicionalmente, Guipúzcoa había sido el mercado natural de la producción agrícola navarra y el puerto de Pasajes se había convertido en su salida al mar. Los enlaces ferroviarios entre Navarra y Guipúzcoa eran satisfactorios –sin olvidar que eran de ancho métrico–, y canalizaban la producción navarra hacia el abastecimiento de Guipúzcoa y su exportación a través de Pasajes e Irún. Para las entidades económicas bilbaínas el tráfico que se desviase hasta el puerto de Bilbao no suponría competencia alguna con el puerto de

Pasajes, puesto que las funciones de ambos puertos eran complementarias. Además, había que tener en cuenta el tráfico destinado al consumo de Vizcaya.¹⁵

La búsqueda de un camino más corto hacia Navarra desató en las distintas entidades vizcaínas el desarrollo de nuevos proyectos ferroviarios canalizados a través del *Comité ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya*, auspiciado por la *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*. Este comité partió del estudio de la estructura ferroviaria de Navarra y de sus enlaces con las provincias limítrofes.¹⁶ Desde un principio se desechó la posibilidad de enlazar Bilbao con el norte de Navarra por cuestiones técnicas, puesto que la utilización de líneas de vía estrecha, su adecuación a un comercio caracterizado por su alto tonelaje, o la construcción de una nueva línea en ancho normal significaría un alto desembolso. Por lo tanto, se buscaba una conexión fácil a través de la Ribera Navarra, comunicada sin grandes problemas mediante el ferrocarril del Norte con Bilbao, y que tenía su terminal en Castejón.

El enlace más indicado sería con Estella y con Pamplona, a través de las líneas ferroviarias de vía ancha de Vitoria-Estella y Logroño-Estella-Pamplona. Estas construcciones ferroviarias podrían ser ampliadas posteriormente hacia la zona Noroeste de la provincia de Zaragoza mediante la construcción del ramal de Estella-Marcilla. De este modo, Bilbao quedaba enlazado con una de las zonas de mayor producción agrícola del norte de España.¹⁷

2.a. Las soluciones propuestas

El primer proyecto de mejora de las conexiones ferroviarias entre Vizcaya y Navarra auspiciado por las entidades económicas vizcaínas, capitaneadas por la *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*, consistía en acortar la distancia ferroviaria existente entre Vitoria y Bilbao, mediante la construcción de la línea de Izarra-Vitoria en vía de ancho normal. Aunque esta línea acortaba la distancia ferroviaria entre Bilbao y Vitoria al suprimir el paso por Miranda de Ebro, tan sólo reducía 40 kilómetros la distancia para Estella y Pamplona. A este proyecto se añadió el del acortamiento de Izarra-Miravalles, que evitaba el paso por Orduña y que reducía la distancia entre Bilbao y Estella en 67 kilómetros. Además, se contaba con la transformación del ancho de vía de la línea Vitoria-Estella.¹⁸ Al mismo tiempo, se aceptó la utilización de la vía ancha para el proyecto del ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona. Por este motivo, el *Comité de Ferrocarriles* de la Cámara de Comercio de Bilbao solicitó al Ministerio de Fomento, el reconocimiento de los proyectos ferroviarios de Vitoria-Izarra e Izarra-Miravalles, y la transformación del ancho de la vía de la línea Vitoria-Estella.¹⁹

Con posterioridad, ante la inclusión de la línea Vitoria-Izarra en el Plan de Preferente Construcción auspiciado por el Estatuto Ferroviario de 1924, se abordó el estudio de una línea que acortase las distancias ferroviarias entre Navarra y Guipúzcoa y que, de este modo, asegurase un segundo camino hacia Pamplona y Estella. Con este propósito se planteó una línea que uniese Estella con Alsasua y que enlazase en Zumárraga, con la posibilidad de empalmar con Bilbao en vía ancha, aprovechando la explanación del ferrocarril de vía estrecha que unía Bilbao con Zumárraga.²⁰ A pesar de la iniciativas del Comité de Ferrocarriles, tanto este proyecto como el de Miravalles-Vitoria no contaban con el beneplácito del Consejo Ferroviario para su construcción.

2.b. Las gestiones en favor de los proyectos defendidos por la Cámara de Comercio de Bilbao

Las gestiones a favor del cambio de vía de los ferrocarriles de Vitoria-Estella y de Logroño-Estella-Pamplona se llevaron a cabo en dos frentes. Por una parte, se buscaba el apoyo de los distintos organismos gubernamentales de Madrid, con el objetivo de incluir estas líneas en el *Plan de Ferrocarriles de Preferente Construcción*, al amparo de la nueva reglamentación ferroviaria nacida del Estatuto Ferroviario de 1924. Al mismo tiempo, estas diligencias se dirigían hacia las instituciones navarras. Entre éstas, la Diputación de Navarra y de la Cámara Agraria de Estella eran contrarias a la variación del ancho viario que promovía el Comité de Ferrocarriles para las líneas navarras.

Este comité elevó al Ministerio de Fomento una serie de informes, avalados por las principales instituciones políticas vizcaínas y por aquellas entidades navarras y alavesas que defendían la utilización de la vía ancha para las nuevas construcciones ferroviarias. Estos informes mostraban los beneficios que la construcción de estas líneas podía acarrear para las provincias de Alava, Navarra y sobre todo el puerto de Bilbao. En cuanto a Navarra, era necesario desarrollar una red ferroviaria en ancho normal para dar salida a su producción agrícola. La duplicidad de anchos, con la obligada consecuencia del doble utillaje y de los transbordos, eran perjudiciales para cualquier transporte de gran tonelaje.²¹ Por lo tanto, el Comité de Ferrocarriles de Vizcaya, defendía la utilización del ancho de vía normal en todo el territorio navarro, puesto que era el único que podía proporcionar la solución al transporte ferroviario interno y, también, a sus conexiones con el exterior, es decir con Alava y con Vizcaya. Además, este ancho viario permitiría el servicio de viajeros en condiciones óptimas, al evitar los rodeos y trasbordos que eran necesarios.

Para el Comité de Ferrocarriles, los principales beneficiarios de estos proyectos ferroviarios eran el puerto de Bilbao y la economía vizcaína. El primero, con la puesta en explotación de estos ferrocarriles, mejoraría sus prestaciones de *gran puerto*, específicamente distintas de las de los puertos de inferior categoría (clara alusión a Pasajes). Al mismo tiempo, Vizcaya necesitaba acceder de un modo más directo a los centros de abastecimiento cercanos, al igual que la producción vizcaína debía ponerse en contacto más estrecho con los mercados consumidores más inmediatos para sus manufacturas, es decir, con Alava y Navarra.²²

Para las representaciones de Vizcaya, Alava y Navarra que abogaban por la construcción de los proyectos de Logroño-Pamplona, Vitoria-Estella y Vitoria-Izarra, la explotación de estas líneas permitiría la organización de un mercado único en el cual cada una de ellas jugaba un papel complementario para las otras provincias: Navarra era el centro abastecedor de productos agrarios y potencial consumidor de las manufacturas vizcaínas; Vitoria, al mismo tiempo de ser consumidora de los productos navarros daba paso a estos hacia Bilbao, que a su vez era un gran centro de consumo y redistribución. Un esquema sencillo de la organización económica de un territorio a través de de la estructuración del espacio mediante el ferrocarril.

Las soluciones expuestas por las instituciones de las tres provincias serían las siguientes: construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona, y de la línea de Pamplona a Marcilla, que ya figuró en el anteproyecto del Consejo Ferroviario. De este modo,

quedaban enlazadas las dos grandes líneas Castejón-Pamplona y Logroño-Pamplona, aprovechando el trozo Estella-Mendigorría de la línea de Logroño-Pamplona. Además, había que fijar el mismo ancho de vía normal para las demás futuras líneas transversales de Navarra. Por lo tanto, era necesario transformar el ancho viario de la línea de Vitoria a Estella, y construir en este tipo de vía el ramal Vitoria-Izarra. De este modo, Navarra quedaría prácticamente con solo la vía normal para las relaciones externas de su territorio en su vertiente mediterránea.²³

2.c. Las oposiciones a los proyectos de la Cámara de Comercio de Bilbao: las gestiones con la Diputación y cámaras agrarias navarras

Las gestiones que los distintos grupos inversores vizcaínos llevaron a efecto con la Diputación de Navarra, contaron con la oposición de algunas instituciones navarras. Para estas entidades, lo prioritario era organizar unos enlaces ferroviarios que atendiesen con preferencia a los intereses internos de la comunidad a la que servían y que, por lo tanto, no debían de estar subyugados a los del capital vizcaíno.

El Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona

Ante la opinión favorable del Consejo Superior Ferroviario en pro de construir el ferrocarril de Logroño-Pamplona en ancho normal, los representantes del Comité de Ferrocarriles decidieron incrementar las gestiones con la Diputación de Navarra para que apoyase por completo el criterio mantenido por la Cámara de Comercio de Bilbao. Mientras que la Cámara de Comercio de Navarra apoyaba las gestiones de su homónima bilbaína, la Diputación y la Junta de Ferrocarriles de Navarra eran contrarias a la construcción del ferrocarril de Logroño-Pamplona en vía ancha, al igual que al cambio de vía del ferrocarril de Vitoria-Estella.²⁴ En asamblea celebrada el 23 de octubre de 1926 la Diputación de Navarra acordó apoyar la construcción del ferrocarril de Pamplona a Logroño por Estella en vía normal.²⁵

El 19 de noviembre del mismo año, tuvo lugar una reunión en la Cámara de Comercio de Bilbao con la asistencia de representantes de la Diputación de Navarra (Leandro Nagore, José M^a Modet y Joaquín Beunza), directores de los bancos *Crédito Navarro*, *La Vasconia* y de la *Caja de Navarra*, consejeros del *Ferrocarril del Norte* (Julio Arteche y Venancio Echevarría) y vocales del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. El objetivo de esta reunión era el de llegar a un compromiso con respecto a la suscripción que Navarra debía realizar de las obligaciones de la compañía constructora del *Ferrocarril Logroño a Pamplona por Estella*. La Diputación de Navarra, cuestionaba la viabilidad de la construcción este ferrocarril, desde la misma acogida de los inversionistas privados hasta la intervención del Estado, al mismo tiempo que, también, se ponía en duda la rentabilidad de la explotación de esta línea. Además, mostraba su recelo ante la presencia de figuras importantes de la banca bilbaína en la sociedad constructora del ferrocarril, a pesar de hacerlo bajo su adscripción a distintas entidades ferroviarias. La Diputación observaba como la banca bilbaína tomaba posiciones para acaparar los capitales necesarios para construir el ferrocarril, en detrimento de la banca y caja de ahorros navarras. Estos recelos culminaron con la decisión de la Diputación de Navarra

y de la Caja de Ahorros de Navarra de rebajar la cifra fijada para su participación en la suscripción del ferrocarril.²⁶

Ante esta postura, el Comité de Ferrocarriles de Vizcaya llevó a cabo una campaña entre aquellas instituciones navarras que apoyaban el proyecto, con el propósito de presionar a la Diputación y Caja de Ahorros. En carta enviada el 7 de enero de 1928 por el alcalde de Pamplona, Juan Larrabe, al presidente de la Diputación Serapio Huici, se definía la construcción del ferrocarril de vía ancha Pamplona-Estella-Logroño como el problema de mayor urgencia para Navarra. Aunque el alcalde mantenía su independencia de la postura bilbaína, defendía la construcción de este ferrocarril en vía ancha.²⁷

Por fin, se llegó a un acuerdo entre todos los interesados en la construcción del ferrocarril, y el día 9 de febrero de 1928 se constituyó la *Compañía del Ferrocarril de Pamplona a Logroño*. De esta empresa formaban parte los representantes de las entidades de las provincias interesadas en su explotación.²⁸ En el Consejo de Ministros celebrado el 12 de diciembre de 1929 se aprobó la construcción del ferrocarril de Pamplona a Logroño por Estella, y la concesión del mismo se realizó por Real Decreto-Ley del 7 de febrero de 1930.²⁹ Sin embargo, esta línea, al igual que los otros proyectos de acortamiento de las distancias ferroviarias existentes entre Vizcaya y Navarra, no llegaron a materializarse. Problemas para la obtención de la garantía del interés necesaria para la construcción de la línea, y la propia dinámica de temor hacia las inversiones en un negocio ferroviario cuya construcción y explotación habían dejado de ser rentables motivaron el retraimiento de los capitales hacia la inversión ferroviaria.

El cambio de vía del Ferrocarril de Vitoria-Estella

Los informes procedentes de las distintas comisiones ferroviarias que se crearon partiendo de la iniciativa del capital vizcaíno y que solicitaban el apoyo de las entidades alavesas y navarras coincidían, en todo momento, en la necesaria modificación del ancho viario de la línea Vitoria-Estella. Sin embargo, este proyecto no llegó a constituirse en realidad, debido a la oposición de los representantes de la Cámara oficial de Comercio y de la Industria de Navarra en el distrito de Estella, y del ayuntamiento de esta villa.³⁰

Para los representantes del Ayuntamiento y de la Cámara Agraria de Estella, el cambio viario significaba abandonar la electrificación que se estaba realizando, y se corría el peligro de llegar a la supresión total del servicio durante un espacio de tiempo indefinido mientras se realizasen las obras de transformación. Se negaron a aceptar el cambio viario y la supresión de la electrificación de la línea, puesto que la explotación del ferrocarril con tracción de vapor suponía la ruina, y solicitaron al ministro de Fomento los términos de la construcción del ferrocarril. Éste, en telegrama del 12 de diciembre, enviado al Ayuntamiento de Estella, confirmaba que las obras del ferrocarril Vitoria-Estella continuarían tal y como se estaban realizando, en vía métrica y electrificada. Esta medida echó por tierra todos los intereses de las entidades interesadas en la transformación del Vitoria-Estella como paso necesario para la más directa conexión de la Ribera navarra con Bilbao.³¹

El ferrocarril de Vitoria-Estella quedó inaugurado en septiembre de 1927, construido en

vía de un metro y electrificado. Sin embargo, las deficiencias propias de una línea construida en vía estrecha, y para un tipo de tráfico muy específico, se pusieron en relieve al poco tiempo de comenzar de la explotación de este ferrocarril. La capacidad de transporte de la línea fue puesta en entredicho por la Cámara de Comercio de Alava, que en su sesión del 25 de enero de 1928, se quejaba de la insuficiencia de servicio del ferrocarril Vitoria-Estella debido a la falta de material tractor y móvil. Como consecuencia de ello, se vieron obligados a utilizar camiones para llevar la remolacha a la Central o a la Estación del Norte en Vitoria.³²

En definitiva, la línea de Vitoria-Estella se limitó a servir a un transporte puntual, compuesto principalmente por la producción remolachera de la zona de Estella. Por lo tanto, se cumplieron los deseos del Ayuntamiento y de la Cámara Agraria de Estella destinados a dar una salida inmediata a la producción agrícola de la zona. Sin embargo, frente a esta rápida solución se alejó, hasta el completo desarrollo del transporte por carretera, la diversificación de las producciones agrarias hacia otros tipos de consumo demandados por el consumo urbano de Vizcaya y de Guipúzcoa.

El ramal de Estella-Marcilla

En mayo de 1934 se llegó a un acuerdo de las representaciones de Alava, Navarra y Vizcaya para la prolongación hasta Marcilla del ferrocarril eléctrico de Vitoria a Estella. La explotación de este ferrocarril atravesaba por un momento de mínimos, y se pensaba que despertaría de su languidez tras la construcción de nuevos ramales que ampliasen su área de actuación directa. Además, la economía vizcaína se encontraba en un momento crítico: el puerto de Bilbao arrastraba una grave crisis portuaria, cuya solución, a entender de las entidades económicas y empresariales representadas por la *Cámara de Comercio de Bilbao*, era la de llegar hasta el mismo corazón de la zona baja de Navarra, sin retrocesos ferroviarios hasta Miranda y Castejón.³³

La Cámara de Comercio de Bilbao indicaba, una vez más, la necesidad de construir el ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona, y la transformación del ancho de la línea Vitoria-Estella, que sería ampliado por un ramal hasta Marcilla, y que probablemente seguiría hacia la zona de gran riqueza agrícola de las Cinco Villas, situada en el noroeste de la provincia de Zaragoza. A esto, había que añadir el interés por acortar la distancia ferroviaria de Bilbao con Vitoria, y con la zona de cultivo intensivo de Navarra y Aragón.

Aunque en un principio se auspiciaba la construcción del Ramal de Estella a Marcilla en vía estrecha, pero utilizando la explanación de vía ancha, pronto surgieron discrepancias en torno a este asunto. Mientras que el Comité de Ferrocarriles de Vizcaya era partidario de transformar el ancho viario de la línea de Vitoria a Estella y, por lo tanto, de construir su prolongación hasta Marcilla en vía ancha, las diputaciones de Alava y Navarra preferían la explotación de estas líneas utilizando el ancho viario de un metro.³⁴ Para solventar esta cuestión, se celebraron dos asambleas, una en Vitoria y otra en Pamplona, los días 10 y 11 de marzo de 1935 respectivamente.³⁵ En la primera no se llegó a ningún acuerdo, y en la segunda, se decidió la construcción del ramal de Estella-Marcilla en vía normal. Sin embargo, se mantenía la falta de unanimidad en torno a la variación del ancho de vía del Ferrocarril de

Vitoria-Estella. A pesar de la oposición de la Diputación de Navarra a la variación del ancho de esta línea, representantes a Cortes de Alava, Navarra y Vizcaya realizaron una serie de gestiones a lo largo del verano de 1935 en torno al Ministerio de Fomento con el propósito de conseguir la concesión de la línea y la ayuda necesaria por parte del Estado para su construcción.³⁶ Estas gestiones resultaron infructuosas, y al igual que no se realizó la transformación del ancho de vía del ferrocarril de Vitoria a Estella, tampoco se construyó su prolongación hasta Marcilla.

Detrás de todo este proceso de proyectos y construcciones ferroviarias, más que el hecho puntual en sí de los intereses encontrados y de la movilización de unos recursos, destaca el proceso de formación de una estructura ferroviaria. La conexión de Navarra con los territorios limítrofes estaba vinculada a las directrices generales de dos sistemas ferroviarios distintos. Por una parte, el regido por Guipúzcoa y basado en el desarrollo de la vía estrecha, y sin posibilidad de enlazar sin grandes trasbordos con las líneas generales, limitando por ello la capacidad del transporte a un área geográfica determinada; y por otra parte, el regido por la vía de ancho normal, salida directa desde la Ribera Navarra hacia Madrid, Irún, Bilbao y Zaragoza, a través de Alsasua y Castejón.

Aunque las comunicaciones ferroviarias navarras quedaban suficientemente servidas gracias a este tendido férreo, éstas no eran las más idóneas para los intereses económicos de los inversionistas vizcaínos. Para éstos, la cuestión que se debatía era el acercamiento de nuevos mercados y centros abastecedores agrarios y de materias primas hacia Bilbao, en un momento en el que la economía vizcaína veía perder sus fuentes habituales de riqueza (crisis del sector minero, deterioro del tráfico portuario de Bilbao).

Frente a esta postura, las entidades navarras consideraban que la reorganización ferroviaria era una cuestión de prioridad de los intereses internos, es decir, de cubrir las necesidades puntuales de una explotación agraria y de la comunicación con los centros más inmediatos y seguros de consumo y redistribución, que de conseguir la salida hacia alejados e hipotéticos mercados en unos momentos de inestabilidad económica.

NOTAS

1. Gaceta de los Caminos de Hierro. Año LII, n. 1.634. *Ferrocarriles Vasco-Navarros*, pp. 124-125.
2. *Ibidem*. Este proyecto comprendía las siguientes seis líneas: Vitoria a Bilbao, Vitoria a Los Mártires (barrio de Vergara), Vitoria a Logroño, Vitoria a Estella, Logroño a Pamplona (por Estella), y Pamplona a Irún (frontera).
3. *Ibidem*.
4. Archivo de la Administración Civil del Estado (A.G.A.): Ferrocarril de Andoaín a Plazaola. 1ª sección. *Memoria*. 1912. Sección: Obras Públicas. Caja 521. Ferrocarril de Andoaín a Plazaola. 2ª sección. *Memoria*. 1913. Sección: Obras Públicas. Caja 593 Ferrocarril de Andoaín a Plazaola. 3ª sección. *Memoria*. 1913. Sección: Obras Públicas. Caja 559.
5. Ormaechea, Angel M^a: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Bilbao, 1989, pp. 564-569.
6. Desde Plazaola hasta Lasarte, toda la zona de Urnieta y de Hernani constituía un importante área de expansión de la industria asentada en el área de influencia del río Oria, y en la zona de San Sebastián y de Pasajes.
7. A.G.A.: Ferrocarril de Pamplona a Plazaola. *Memoria*. 1910. Sección: Obras Públicas. Caja 11.381. Ferrocarril Estratégico de Pamplona a Plazaola. *Pliego de condiciones facultativas*. 1910. Sección: Obras Públicas. Caja 11.736. Ferrocarril de Pamplona a Plazaola. *Variante*. *Memoria*. 1910. Sección: Obras Públicas. Caja 13.390. Ferrocarril Estratégico de Pamplona a Plazaola. *Memoria*. 1912. Sección: Obras Públicas. Caja 812.
8. No hay que olvidar tampoco la construcción del Ferrocarril Vasco-Navarro, que se encontraba paralizada a la altura de Arechavaleta, y que suponía la conexión a través de vía estrecha de Vitoria con Estella. Dependiendo de la realización de un proyecto ferroviario que uniese Estella con Pamplona, esta línea supondría la conexión de Pamplona con Vitoria a través de una línea de vía estrecha.
9. Chalbaud y Errazquin, Manuel: *Enlaces ferroviarios con Navarra*. Comisión especial de ferrocarriles de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. Bilbao, 1924, pp. 7-8. Macías, Olga: *Aproximación a la política ferroviaria de Navarra. Los enlaces ferroviarios con el área cantábrica*. Comunicación presentada el «II Congreso de Historia de Navarra de los siglos XVIII, XIX y XX. Demografía Economía y Sociedad». Pamplona, 1991.
10. Macías, Olga: *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Lejona: Servicio Editorial Universidad del País Vasco, 1994, pp. 62-65. A pesar del tráfico desarrollado con Pamplona, se trataba de un tráfico de viajeros de larga distancia, de terminal a terminal, sin que se generase un tráfico de cercanías, recogido por otras líneas que recorrían esta zona, como el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani.
11. Aguinaga, Ramón: *F.C. de Estella-Vitoria-Los Mártires. Antecedentes, datos, planos*. Vitoria, 1910, pp. 5-6. Cámara de Comercio de Álava. Memoria redactada por la Cámara de Comercio de Álava respecto al Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro. Vitoria, 1905, pp. 3-9.
12. Ormaechea, Angel M^a: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Págs. 627-635. Sanz Legaristi, Pedro: *El Ferrocarril Anglo-Vasco y la restauración en Alava (1880-1931)*. Diputación Foral de Álava, Departamento de Cultura. Vitoria, 1992.
13. Macías, Olga: *Op. cit.*, pp. 65-70. La puesta en explotación de la línea de Vitoria a Estella coincidió con el auge del cultivo de la remolacha en la merindad de Estella, que era transportada por este ferrocarril hacia la azucarera situada en Vitoria.
14. Chalbaud y Errazquin, Manuel: *Enlaces Ferroviarios con Navarra*. Comisión especial de ferrocarriles de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. 1924, pp. 7-13.
15. Rotaeché, Ignacio: *Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao*. Bilbao, 1934, pp. 19-22.
16. Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao (A.C.C.B.): Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya. *Instancia elevada al Subsecretario del Ministerio de Fomento*. 2 de noviembre de 1924.
17. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Informe de la Comisión especial de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao. La mejora de las comunicaciones ferroviarias con Navarra*. 1924, pp. 8-12.
18. Ninguno de estos dos proyectos, el de Izarra-Vitoria y el de Izarra-Miravalles se llevaron a efecto.
19. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya. Instancia elevada al Subsecretario del Ministerio de Fomento*. 2 de noviembre de 1924.
20. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Informe de la Comisión especial de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao. La mejora de las comunicaciones ferroviarias con Navarra*. 1924, pp. 15-17.
21. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Informe elevado al Ministro de Fomento por el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya en torno a las conexiones ferroviarias entre Vizcaya y Navarra, respaldado por las Diputaciones y cámaras agrarias, comerciales e industriales de Vizcaya, Alava y Navarra*. Año 1927, pp. 2-27. El acortamiento de las distancias ferroviarias favorecería el transporte económico de los trigos provenientes de Navarra, del mismo modo, que aportaba una salida a las nuevas plantaciones de remolacha en la zona de Vitoria-Estella, con destino a Vitoria y a otros puntos de la vía del Norte donde existían azucareras. El exceso de la producción agrícola navarra debía ser exportada, a lo que había que añadir los previsibles aumentos de la misma como consecuencia de las obras hidráulicas de la Confederación Hidrológica del Ebro.
22. *Ibidem*.
23. *Ibidem*. El acortamiento de 42 kilómetros que se conse-

NOTAS

- guiría de transformarse la línea de Vitoria-Izarra, mejoraría las comunicaciones de Vitoria-Bilbao y las de Bilbao-Pamplona. De este modo, la comarca de Estella podría acceder directamente no solo el mercado de Guipúzcoa por Alsasua, sino también a los de Vizcaya y Álava, y ello, sin transbordos ni en los distintos puntos de origen del transporte ni en Vitoria.
24. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Actas del comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya. Sesión del 9 de octubre de 1926.
 25. Archivo de los Ferrocarriles Vascos (A.FF.VV.): *Actas del Consejo de Administración de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. Tomo III, sesión del 28 de octubre de 1926, pp. 302-303.
 26. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Extracto de la reunión celebrada el 18 de noviembre de 1926 entre los representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao, Diputación de Navarra y banca navarra*, pp. 1-4.
 27. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Copiador de la carta del alcalde de Pamplona Juan Larrabe al presidente de la Diputación, Serapio Huici*. 9 de febrero de 1928.
 28. «El ferrocarril de Pamplona Logroño». *Revista Información*, año XV, n. 342, 14 de febrero de 1928, 79. Los fundadores de la Compañía fueron: Eduardo Garre, Enrique Grasset, Vizconde de Escoriaza, Enrique Herreros de Tejada, Leandro Nagore, José María Modet, Jenaro Larrache y Antonio Doria. La Compañía se constituyó con un capital social de cinco millones de pesetas, representado por diez mil acciones al portador de 500 pesetas cada una. Formaban parte del consejo de administración: Enrique Herreros de Tejada, Antonio Doria, Miguel Chalbaud, vizconde de Moreaga, Leandro Nagore, José M^a Modet, Julio Arceche, Juan Tomás Gandarias, Venancio Echevarría, vizconde de Escoriaza, Ramón de la Sota, Luis Olanda, Eduardo Barre, Enrique Grasset y conde de Fontao. El capital social se hallaba suscrito por la Sociedad Inmobiliaria Valenciana, con un millón de pesetas; la Sociedad Minas de Barnillo, con un millón de pesetas; la Sociedad del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, con otro millón, y el Ferrocarril Central de Aragón, con dos millones. Además se interesaron en la suscripción del capital obligaciones de la nueva empresa, las siguientes entidades: Bancos de Vizcaya, Bilbao, Comercio, Urquijo Vascongado, Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal de Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína, Caja de Ahorros de Navarra, La Vasconia de Pamplona y el Ayuntamiento de Pamplona.
 29. «El ferrocarril de Pamplona Logroño». *Revista Información*, año XVI, n. 386, 14 de diciembre de 1929, 735.
 30. *El Diario de Navarra*, 7 de diciembre de 1927.
 31. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar. *Copia del telegrama enviado por el Ministro de Fomento al Ayuntamiento de Estella*. 12 de diciembre de 1927.
 32. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar. Documentos pertenecientes al Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar.
 33. «El ramal Estella-Marcilla». *Revista Información*, año XXI, n. 492, 14 de mayo de 1934, 309.
 34. «El proyecto de ferrocarril Estella-Marcilla». *Revista Información*, año XXII, n. 511, 15 de marzo de 1935, 168.
 35. A.C.C.B.: Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar. *Actas de las asambleas celebradas en Vitoria y en Pamplona los días 10 y 11 de marzo de 1935 respectivamente a favor de la construcción del Ramal de Estella-Marcilla y de la transformación del ancho viario del Ferrocarril de Vitoria-Estella*.
 36. *Ibidem*.

RESUMEN

La construcción y explotación de los ferrocarriles del Plazaola y Vasco-Navarro jugó una baza importante dentro de la configuración de la estructura ferroviaria de vía estrecha que enlazaba las cuatro capitales vascas. Esta actuación, englobada dentro de la política común de las instituciones vascas y navarras encaminada a solventar las deficiencias de la red general ferroviaria de vía ancha, fue el fiel reflejo de la actualidad socioeconómica y política de las áreas implicadas. Por una parte, los promotores bilbaínos buscaban mediante estas construcciones ferroviarias reactivar la economía vizcaína gracias a la expansión hacia nuevos mercados, como plataforma para futuras actuaciones. Por el contrario, las entidades navarras eran conscientes de que su papel debía circunscribirse, ante todo, a la mejora de las infraestructuras ferroviarias siempre condicionada por las necesidades inmediatas de enlazar de un modo más eficaz por ferrocarril no sólo Pamplona, sino también toda la zona productora agrícola de Estella y de la Ribera con el eje cantábrico además de con la red general de vía ancha.

LABURPENA

Plazaola eta Vasco-Navarro aldiriko trenak, garrantzi handikoak izan ziren, Hegoaldeko lau hiriburuen trenbide sarea eratzean. Euskal erakundeek, trenbidearen alorrean, aldiriko trenak bultzatu zituzten, ibilbide luzeko trenbidean zuten gabeziei erantzuteko. Alde batetik, Bilboko sustatzaileek merkatu berriak eskuratu nahi zituzten. Nafarrek, beren aldetik, Iruñea ez ezik, nekazaritzari emanak ziren Lizarralde eta Erribera, Kantauriko ardatzarekin lotzea zuten xede.

ABSTRACT

The construction and operation of the Plazaola and Basque-Navarre railways played an important role in the configuration of the narrow tread railway structure which connected the four Basque capitals. This process, within the common policy of the Basque and Navarre institutions aimed at correcting the deficiencies of the general wide tread railway network, was a true reflection of the socio-economic and political situation in the areas involved. On the one hand, the developers from Bilbao were aiming at these railway constructions reactivating the Basque economy by establishing new markets as a platform for future development. On the other hand, the Navarre institutions were aware that their role was initially limited to improving rail infrastructures, conditioned by the immediate need for a more efficient rail link not only for Pamplona, but also for the agricultural production areas of Estella and La Ribera, both with the Cantabrian axis and with the general wide tread network.