

Estudios de Geografía Humana

Una interpretación de las comunicaciones en Navarra.

La circulación en Navarra en 1925

Red de caminos.

Navarra figura en uno de los primeros lugares entre las provincias españolas por el número y calidad de sus caminos y en particular de sus carreteras; (Gráfico n.º 1)

Cuenta con 459'623 km. de carreteras de una anchura media de 8 m., 1718'381 Km. de 6 m. y 171'996 Km. de 5 m. En total, 2.350 kilómetros de carreteras.

La comparación de Navarra con las otras provincias resulta ventajosa para la primera. Prescindiendo de las Vascongadas, España cuenta con 52.086 km. de carreteras generales o de primer orden, 4.907 km. de provinciales o de segundo orden y 6.869 km. de vecinales, municipales o de tercer orden. (Estadística de las obras públicas de España, publicada por la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento. = Carreteras y caminos vecinales.= Situación en 1.º de Enero de 1919. = Madrid, 1919). Establaciendo la comparación por el número de Km. cuadrados de superficie, resultan para Navarra 223 m. de carretera por Km. cuadrado y para el Estado, 130 m. por Km. cuadrado.

Si la comparación se hace con arreglo al número de habitantes, el resultado es de 693 Km. de carretera por cada 100.000 habitantes en Navarra y 306 Km. por el mismo número de habitantes en el resto de España, fuera de las Vascongadas.

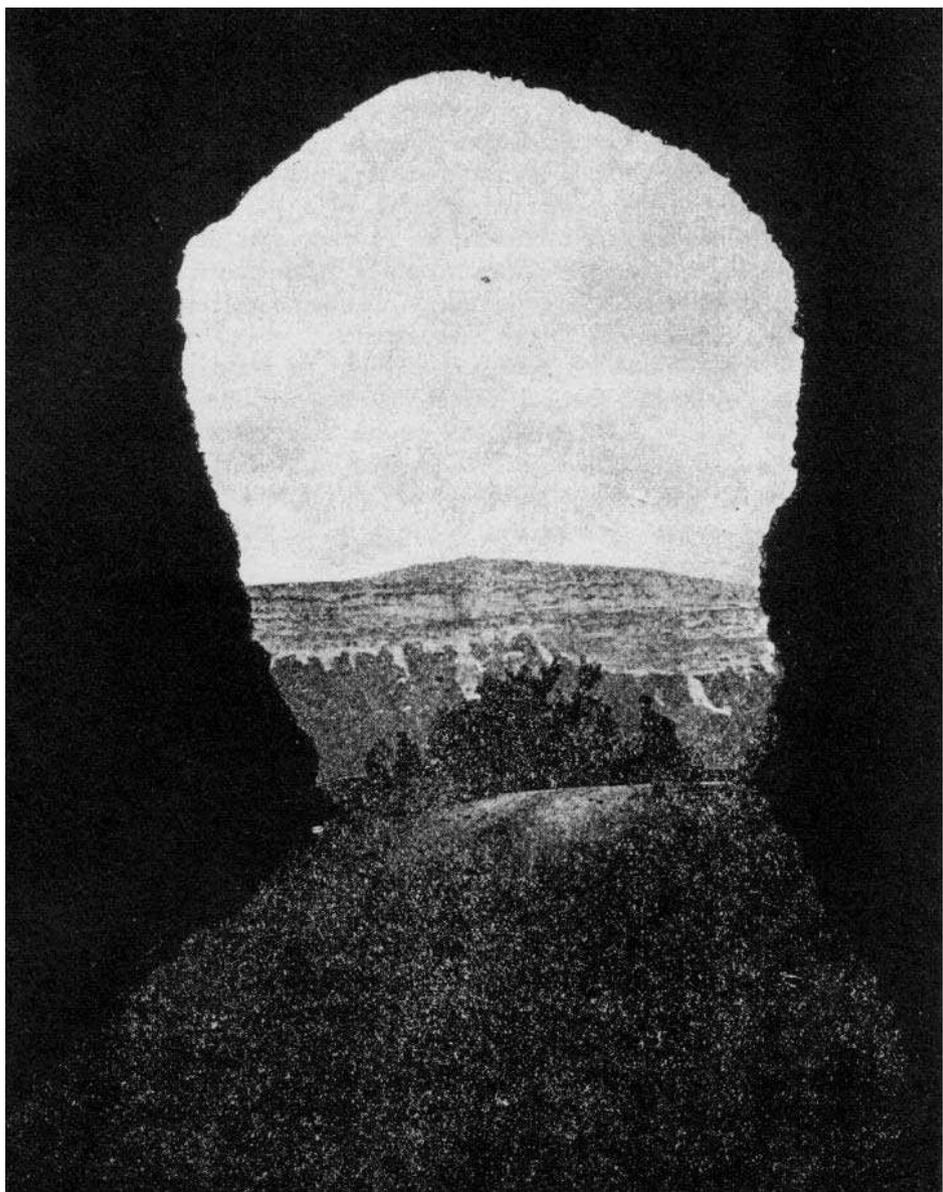
Otro cálculo nos hará asimismo apreciar claramente la venta-

josa situación de Navarra a este respecto. Multiplicando la longitud de las carreteras por su anchura obtenemos un resultado que es la superficie pavimentada. En Navarra esta superficie asciende a 14.847.250 metros cuadrados. Las carreteras del Estado (prescindiendo siempre de las Vascongadas y de Navarra, naturalmente) suponen 492.251.000 metros cuadrados. Relacionando estas cifras con la superficie total de cada país, obtenemos un número que expresa el tanto por ciento de superficie pavimentada con relación a un km. cuadrado. Este tanto por ciento es de 0'1413 para Navarra y sólo de 0'1009 para el Estado.

Estos halagüeños resultados hacen honor a Navarra, cuya Diputación, admirablemente secundada por su Dirección de Caminos, ha construído todas las carreteras existentes actualmente en nuestro país. Y no se piense que la tarea era fácil. El áspero relieve de la mayor parte de Navarra ha requerido obras costosas y trazados difíciles (fotografía:, núms. 1, 2 y 3).

Claro es que todo eso no ha podido hacerse sino mediante un poderoso esfuerzo de voluntad y de dinero. Más adelante veremos cómo fué manifestándose la primera. En cuanto al segundo, he aquí otros datos comparativos que lo ponen bien en evidencia. En 1918, mientras el Estado gastó en la conservación de 63.862 kilómetros de carreteras 31.899.993 ptas., es decir, 499 ptas. por Km., Navarra, por el mismo concepto, invirtió 1.314.201 ptas. en 2.141 kilómetros que entonces poseía, equivalentes a 613 ptas. por Km. En 1925, Navarra consigna en su presupuesto 3.389.310 ptas. para la conservación de 2.350 Km. de carreteras, o lo que es lo mismo, 1.442 ptas. por Km. El Estado, en este mismo año, gasta por kilómetro 1.300 ptas. (el dato no es oficial).

Por el gráfico n.º 1 puede apreciarse que la atención de Navarra se ha dirigido preferentemente a sus carreteras, ya que los ferrocarriles son pocos. El principal es el ramal de Castejón a Alsasua, perteneciente a la línea del Norte. Sin embargo, no ha dejado de ocupar al país la comunicación ferroviaria y sobre todo en los últimos cuarenta años, se han lanzado varios proyectos, algunos de ellos, como los de «El Irati», Plazaola, Bidasoa y Estella-Vitoria, llevados ya a la realidad. Pero quedan aún otros que siguen preocupando a Navarra y que son los siguientes: de Jaca a Sangüesa, de Pamplona a Logroño por Estella, de Sádaba a Sangüesa, de Pamplona a los Alduides, de Castejón a Calatayud, de Tardienta a Castejón, de Almazán a Castejón, de Estella a Marcilla, de Pamplona



FOT. 1.—Túnel de Lizarraga, en el puerto del mismo nombre.

a Santesteban, de Mendigorria a Marcilla y de Carcastillo a Marcilla. De algunos de estos proyectos puede verse el trazado en el gráfico n.º 2. (Fotografías núms. 37, 38 y 39).

Mas los tiempos reservan al hombre numerosas sorpresas. Deficiente de ferrocarriles, Navarra se creyó en malas condiciones para sostener un tráfico intenso. Hasta que los automóviles, cada vez más perfeccionados, amenazan trastocar completamente la marcha del ferrocarril, iniciada pujantemente el siglo pasado. Y lo que algunos recomiendan (recientemente se ha dado más de una conferencia en Madrid sobre este asunto) como la mejor política de comunicaciones en España es la construcción de buenas carreteras, abandonando el tendido de nuevos ferrocarriles.

A este efecto podemos aducir el ejemplo de Navarra. Aprovechando la tupida red de sus carreteras, concienzudamente construidas, el transporte en automóvil se ha desarrollado considerablemente. En el corriente año 1925 existen en Navarra unos 1.000 automóviles de todas clases. De ellos 187 son camiones para el transporte de mercancías, 188 coches de línea de servicio público y el resto particulares.

La existencia de numerosas carreteras ha hecho posible que se establezcan muchos servicios de viajeros y algunos de mercancías (véase el gráfico n.º 3). Hay 71 empresas que cuentan con los 188 coches de línea ya mencionados, cuya fuerza asciende a 4.535 caballos. Las líneas servidas por esas empresas suponen un recorrido diario aproximado de 8.758 km.

La amenaza lanzada por el automóvil al ferrocarril comienza a manifestarse en Navarra, según puede deducirse del examen del gráfico. A lo largo del ramal de Castejón a Alsasua, de «El Irati», del f. c. de Tudela a Tarazona, del Bidasoa, y de parte del Plazaola (la más poblada) circulan líneas de automóviles que hacen su negocio, restando un gran contingente de viajeros al ferrocarril. Parece esbozarse el destino de los ferrocarriles, condenados al transporte de mercancías y al de viajeros en largos recorridos. Por de pronto, en las grandes poblaciones ya no se construyen apenas nuevas líneas de tranvías: se implantan servicios de autobuses.

Instigada, pues, Navarra por su amor a las carreteras, por una parte, y por las nuevas necesidades creadas por el automóvil, por la otra, continúa realizando en el silencio de su intimidad una gran obra. La extensión de sus carreteras sigue creciendo incesantemente. Y aunque puede decirse que no hay en este país un pueblo

que diste más de ocho kilómetros de la mas próxima carretera, su Excm. Diputación, por medio de su Dirección de Caminos, mejora sin cesar los caminos existentes (fotografías núms. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, y 13), y construye otros nuevos, algunos de ellos tan difíciles como el que atraviesa la sierra de Urbasa bajando a Olazagutía (fotografías núms. 2, 3 y 14), si bien esta misma dificultad se traduce en un atractivo más para el turismo, que presenta en Navarra magníficas ocasiones para desarrollarse. Los paisajes maravillosos abundan y acerca de uno de ellos, del cual da forzosamente pálida idea la fotografía n.º 4, traeremos aquí a cuento las palabras del insigne Campián («Euskariana» (Quinta serie).— Algo de historia, p. 246): (Sitúese el lector en la meseta de Andía, a la cual suavemente se sube desde Estella. La impresión que produce el agreste paisaje, cuyo silencio interrumpe la égloga oculta entre los árboles, meneando la esquila, es la profunda paz. La llanura aquella infunde ideas tranquilas y serenas; falta el escalofrío de las crestas y de las cumbres. Pero si traspasa la garganta de Zunbeltz y se asoma al puerto de Lizarraga verá el lector que repentinamente la tierra se sume en un abismo de titanes... El sacudimiento nervioso es formidable; se recibe el latigazo de lo sublime. Hace años, la «Sociedad Francesa de Arqueología», al desembocar del tunel (1), lanzó gritos de asombro, hizo parar a los caballos, y se enracimó, disputando puestos a empellones, sobré los pescantes e imperiales de los coches. Ese abismo se llama la «Barranca».

El Sr. Altadill ha hecho un detallado estudio de las vías navarras de comunicación en la «Geografía General del País Vasco-Navarro, Navarra, tomo I, pág. 117 a 214» y a él remito al lector que desee más abundantes datos.

Antes de pasar adelante, debo hacer aquí constar mi gratitud sincera al personal de la Dirección de Caminos y muy especialmente a su-director Sr. Erice y subdirector Sr. Redón, de quien son las mejores fotografías que figuran en este trabajo, y al del servicio de patentes de la Excm. Diputación de Navarra, por las facilidades que me han dado para la toma de los datos que han aparecido en lo desarrollado hasta aquí.

(1) La carretera pasa por un tunel de 140 m. de largo, abierto en la roca viva.

LOS MOTIVOS Y LAS TENDENCIAS

El camino es, por esencia, un fenómeno de relación. Mientras otros hechos geográficos pueden estudiarse en sí mismos, es decir, con respecto a su ambiente inmediato, el camino tiene sus raíces a veces en lugares muy lejanos. Es una manifestación de paso y mirándolo desde este punto de vista es como únicamente encuentra su explicación. Aquí las exclusivas manifestaciones del ambiente nos dicen muy poco.

La situación de Navarra, por tanto, tendrá una importancia considerable en el problema que nos ocupa. Sus 10.506 km. cuadrados de superficie, extendidos al S. de los Pirineos, en el lugar donde estos comienzan francamente a descender para entrar en la enmarañada depresión vasca y continuar luego a lo largo del Cantábrico, cierran el valle del Ebro por su parte NO. En efecto, este valle se estrecha hasta convertirse casi en una garganta entre la sierra de Codés las estribaciones de la sierra de la Demanda y sierra Cebollera.

Desde Navarra hacia el E., a lo largo de los Pirineos, las altitudes suben considerablemente, cerrando o dificultando muchísimo todo paso hasta la misma costa catalana en Gerona. Opuesto a este último está el de Irún, sobre el Cantábrico. Por consiguiente, el cruce de los Pirineos puede hacerse todo el año sin molestia por esos tres puntos: Irún, la frontera de Navarra y Portbou.

Viene así a hallarse Navarra en la confluencia de dos pasos muy importantes: el del valle del Ebro a la España cantábrica y Castilla la Vieja y uno de los de España a Francia. Aquí está la clave de todos los caminos principales de Navarra. Podemos desde luego afirmar que sus direcciones seguirán los rumbos correspondientes a la situación de cada uno de esos países. Así pues, consciente o inconscientemente, las carreteras de Navarra han respondido a la idea de paso más bien que a la de comunicación interior. Las primeras carreteras construidas responden a este designio, según veremos luego.

Claro es que aunque mucho más desligado de la influencia del ambiente que otros hechos geográficos, el camino no escapa del todo a ella. Y así, la conformación orográfica de Navarra ha impreso su sello al trazado de sus carreteras, si bien desde este punto de vista hay que prescindir de la parte llana de Navarra, como es

natural. Pero en la montañosa, las carreteras bordean los grandes macizos o corren por el fondo de los valles. Mas como los Pirineos lanzan algunas importantes estribaciones paralelas a ellos, además de su dirección, que corta a Navarra por el N. en el sentido de los paralelos, la dirección general de las carreteras en este país ha hecho preciso escalar algunas cimas, aprovechando los puertos o pasos. Los más conocidos son los de Velate e Ibañeta, el primero, que une la cuenca del Bidasoa y Francia con Navarra y el segundo, que pone en comunicación a ésta con Francia. La divisoria ha sido vencida también en Huici, en Azpiroz y en Lizarrusti para relacionar a Navarra con Guipúzcoa. La comunicación entre la parte occidental de la Ribera de Navarra y Guipúzcoa se ha obtenido venciendo las sierras de Urbasa y Andía por los puertos de Urbasa y Lizarraga respectivamente. Y finalmente, Estella y su Ribera establecen contacto con Pamplona y el N. de Navarra al través de los puertos de Echauri y el Perdón, que cruzan la sierra de Sarvil y el monte del Perdón respectivamente. Hay luego otros puertos entre valles, como el de Navascués, entre Salazar y Roncal y el de Erro, entre Esteribar y Erro, así como otros menos importantes.

Pero nos engañaríamos si creyésemos que el relieve era quien imponía fundamentalmente el trazado. No. Lo fundamental es el fenómeno de relación entre unos y otros grupos humanos. Por eso las grandes montañas casi nunca son obstáculo suficiente para impedir esa relación. De ello tenemos abundantes ejemplos en Navarra. Las carreteras vencen a las montañas cuando estas se les interponen.

Hemos dicho antes que los caminos de Navarra habrían de seguir forzosamente los rumbos impuestos por la situación de los diversos países que relacionan. Y en efecto; examinando el gráfico n.º 1 podemos apreciar que la dirección general de las carreteras en Navarra es de S. a N., poco más o menos. Sólo se exceptúan de ella tres grandes transversales: la de Alsasua a Sangüesa, subdividida en dos desde Pamplona; la de Zúñiga a Sangüesa, por Estella y Tafalla, y la de Los Arcos a Carcastillo por una parte y a Tudela por otra, subdividida cerca de Andosilla.

Ese rumbo preferente de S. a N. se explica por el fenómeno de relación, es decir, por hechos de índole social y económica. Navarra ha mantenido siempre grandes relaciones con Guipúzcoa, con Francia, con Castilla y con Aragón. Así que, además del intercambio por ella establecido con esos países, era el paso obligado para el que los mismos mantenían entre sí. De cómo Navarra ha cumplido

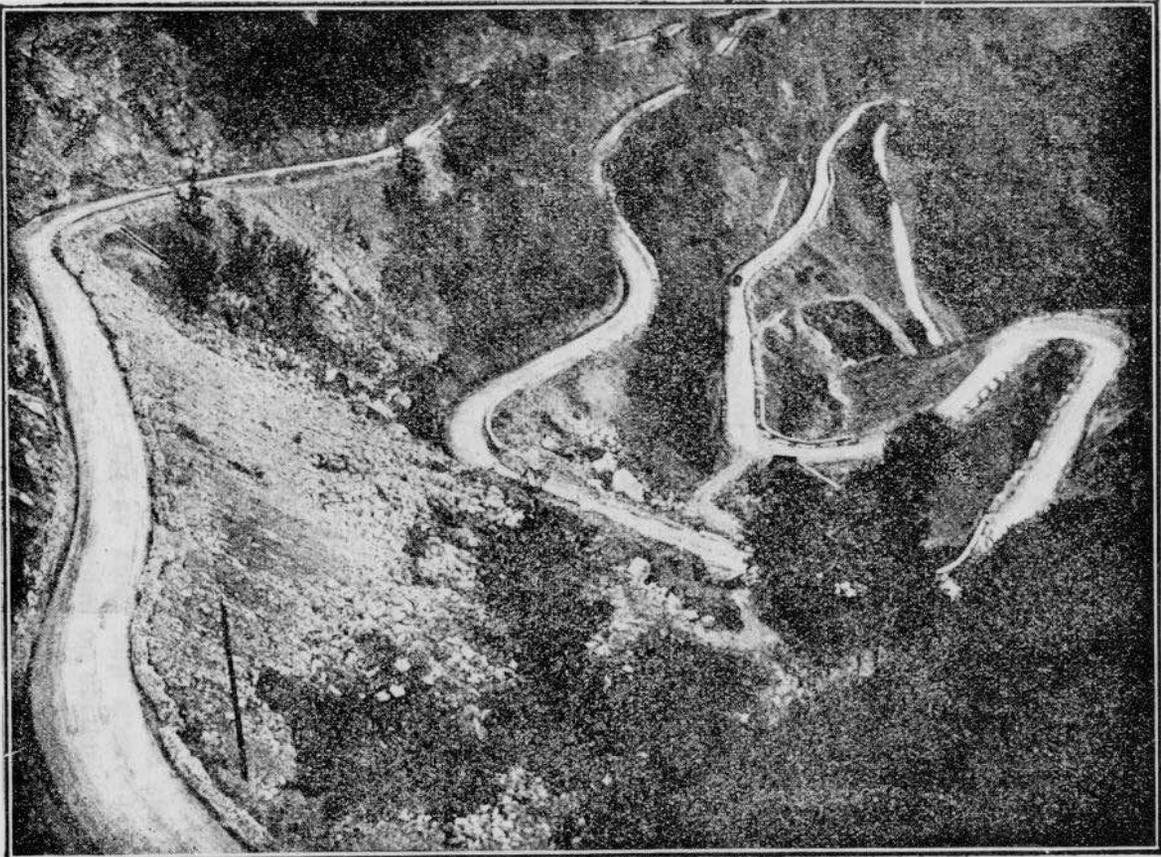
con esta misión de dejar libres los caminos del mundo, encomendada, según Maeztu, a los pueblos civilizados, son testigo todas sus carreteras principales, que aún hubieran sido más numerosas si. obstáculos de cierta índole, sobre todo tratándose de pasos hacia Francia, no hubieran imposibilitado la construcción de nuevas vías.

El carácter de paso que presenta Navarra hace que se reflejen fielmente en sus caminos interregionales la cuantía de las relaciones, económicas entre Navarra y sus regiones limítrofes. El tráfico más intenso lo mantiene con la línea Madrid-Francia por Irún y con Guipúzcoa, cuyo confín con Navarra mide 85 Km. y en él se hallan abiertos tres ferrocarriles y seis carreteras. Viene luego Logroño, a cuya provincia se dirigen desde Navarra otras seis carreteras, pero distribuídas en un confín de 131 Km.

Sin embargo, el igual número de carreteras que de Navarra van a Guipúzcoa y a Logroño no expresa con exactitud la verdadera proporción entre los tráficos mantenidos por esas regiones con Navarra. Porque aunque el movimiento circulatorio en ambos casos se dirige a la gran línea Madrid-Francia por Irún en el caso de Guipúzcoa y a la gran vía transversal que, a lo largo del Ebro, une las dos líneas de comunicación de España con Francia a ambos lados de los Pirineos en el caso de Logroño, una gran parte de ese tráfico con Guipúzcoa se dirige a esta misma provincia, mientras, que, en el caso de Logroño, esa parte es mucho menor. Por eso a lo largo de los ríos Alhama y Queiles las carreteras, en vez de salir de Navarra a Logroño, siguen la marcha inversa, buscando la carretera general de Miranda a Zaragoza, que en esta parte de Navarra atraviesa la zona de Tudela.

Con Zaragoza, cuyo confín mide 168 Km., puede decirse que no mantiene más que cuatro líneas abiertas, ya que la que baja del Roncal sale de Navarra por exigencias topográficas y no para adentrarse en Aragón. Y aun de esas cuatro vías habría que descontar el volumen del tráfico canalizado por la gran vía transversal del Ebro, que relaciona a Navarra no sólo con Zaragoza sino con otras regiones.

En la provincia de Alava no entran más que dos carreteras navarras. El confín mide 75 Km. Una de estas dos carreteras es de bastante importancia, pues pone en comunicación la zona media de Navarra y el Alto Aragón con el camino de Francia a España por Irún.



FOR. 3.—Un detalle del puerto de Urbasa.

Finalmente, en los 31 Km. que mide el confin con Huesca, no hay ninguna carretera.

Del examen de estos hechos se desprende, según hemos dicho, la diferente importancia de las relaciones económicas que Navarra mantiene con las regiones comarcanas. El mayor volumen lo da Guipúzcoa y poco más o menos, otro tanto marcha por la gran vía transversal del Ebro. Ya luego Alava y el límite oriental con Aragón suponen mucho menos.

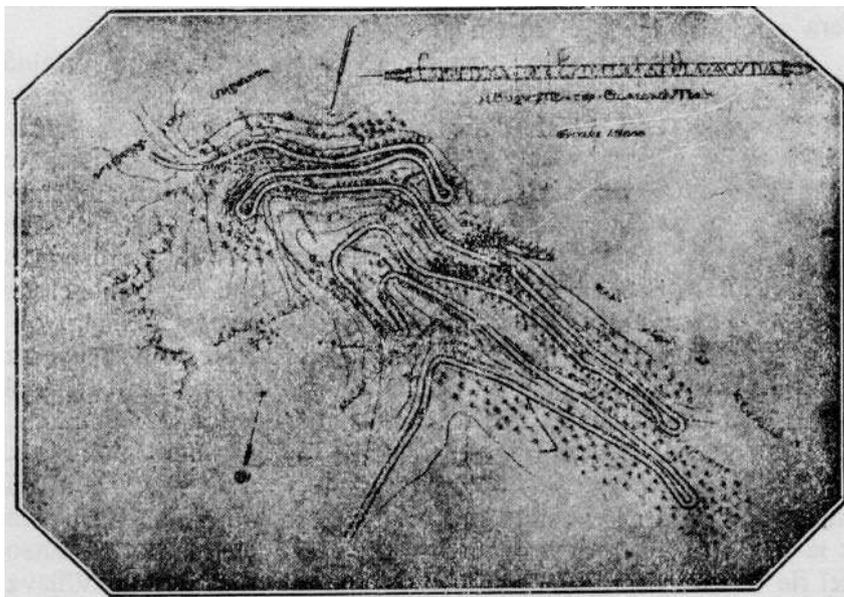
Estas diferencias económicas no pueden menos de producir otros hechos de índole social. Cada país influye en su vecino y aunque no nos es posible determinar el alcance de la influencia que Navarra ha ejercido y ejerce en los países comarcanos, podemos, en cambio, comprobar la que éstos han ejercido y ejercen en Navarra. Así vemos extenderse la idiosincrasia guipuzcoana hacia la Burunda y el Larraun y mucho más intensamente a lo largo del Bidasoa. Alava influye muy poco, así como Huesca. Pero la línea del Ebro, hacia la cual se abre Navarra por el S. es el teatro de una sorda lucha en costumbres y modos de ser entre Navarra por una parte y Castilla y Aragón por la otra, y en la que estas últimas parecen llevar la ventaja.

La clave, pues, de la circulación en Navarra nos la da su situación. Enclavada en el lugar donde el valle del Ebro toca con la gran arteria que pone en comunicación a Francia y España por Guipúzcoa, el tráfico del valle del Ebro tiene por Navarra su más inmediato contacto con dicha arteria. Por eso la primera carretera construída en Navarra fué la de Pamplona a Aragón y Castilla por Caparros. Es decir, un camino que acercaba el valle del Ebro a la ruta de Francia. Más tarde, hacia 1800, ese camino, llamado de Gages, queda prolongado hasta Guipúzcoa por Lecumberri y Betelu y pocos años más tarde Guipúzcoa une el camino de Navarra a la ruta de Francia en Tolosa. Ciertamente, el contacto del valle del Ebro con Francia podía haberse hecho al través de la frontera franco-española en Navarra y aún podía haber pasado por esta la línea Madrid-Francia que ahora va por Irún, según veremos después. Pero el resultado no hubiese sido el mismo. De pasar por Navarra la gran línea hispano-francesa se hubieran originado consecuencias de gran valor para Navarra, que sería entonces puerta principal en lugar de lateral, como ahora. Y si se hubiera querido buscar la gran arteria Francia-España por Navarra sin tocar en Guipúzcoa habría habido que ir mucho más lejos: hasta Bayona. Por eso el

camino de Roncesvalles y el del Baztán, que conducen directamente a Francia, no se abrieron hasta más tarde y para satisfacer necesidades más bien locales.

La vía Pamplona-Logroño, comenzada al empezar el siglo XIX, es una afluente del valle del Ebro al camino principal de éste a Guipúzcoa. Así como la de Sangüesa-Pamplona, de la misma fecha, aporta el tráfico de la parte septentrional de los Pirineos a la ruta valle del Ebro-Guipúzcoa por Pamplona.

El trazado de los ferrocarriles corrobora cuanto llevamos dicho.



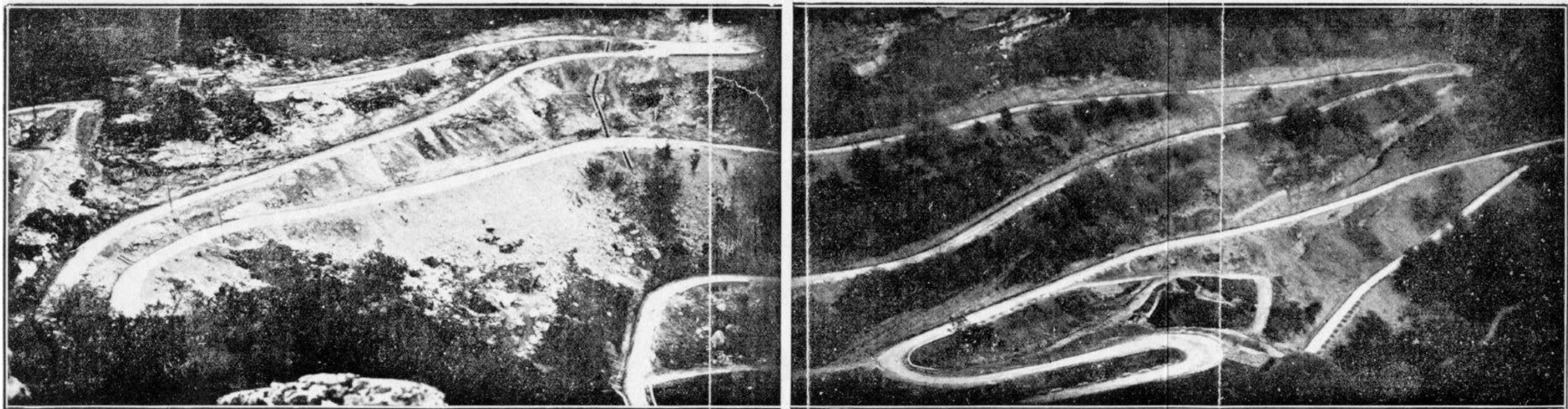
FOT. 14

El ramal de Castejón a Alsasua, el primero construido, sigue aproximadamente el recorrido de la carretera valle del Ebro-Guipúzcoa, apartándose de ésta en Irurzun para ir a buscar la gran ruta Francia-España en Alsasua. Los motivos de esta diversión se nos presentan como impuestos por la topografía. El acceso a la gran arteria franco-española tiene su entrada más fácil entre las sierras del Perdón y Alaiz, por donde se introduce en la Cuenca de Pamplona. Desde la Cuenca el recorrido más fácil es a través de los valles de Araquil

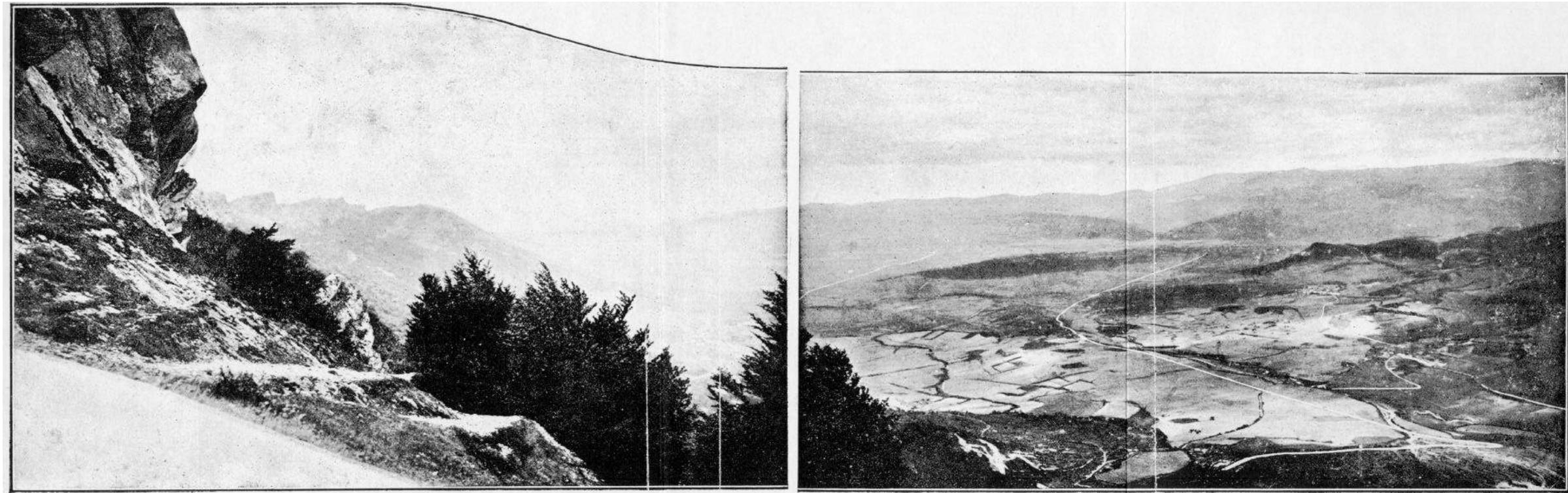
y la Burunda, con un solo paso difícil: el desfiladero de Osquía. El encuentro con la línea Madrid-Francia tiene lugar en Alsasua. De esta suerte el ferrocarril se ahorra un puerto (el de Azpiroz, que cruza la carretera), aprovechando el ya construido de Cegama para vencer la divisoria de aguas. Pero la carretera tendió a aproximarse más a Francia y buscó su camino a través del desfiladero de Las Dos Hermanas para subir al valle del Larraun por el puerto de San Miguelcho y descender después a Betelu por el de Azpiroz o a Leiza por el de Huici, continuando luego hasta Tolosa. Es camino más directo, pero también más difícil y costoso. El ferrocarril del Plazaola, que va hasta San Sebastián, sigue el trayecto de la carretera por Leiza hasta el confin de Guipúzcoa.

Los otros ferrocarriles secundan la intención del que originó el de Castejón-Alsasua. El de Castejón-Olvega (paralizado en la actualidad) y el de Tudela-Tarazona conducen el movimiento circulatorio de las tierras de la margen derecha del Ebro a la importante línea ferroviaria que corre a lo largo de su valle. El de Pamplona-Sangüesa aporta al camino de Francia el tráfico del territorio navarro situado al E. y algo del de Aragón. Finalmente, los ferrocarriles Pamplona-San Sebastián y Elizondo—Irún conducen, como el de Castejón-Alsasua, a la fundamental arteria franco-española.

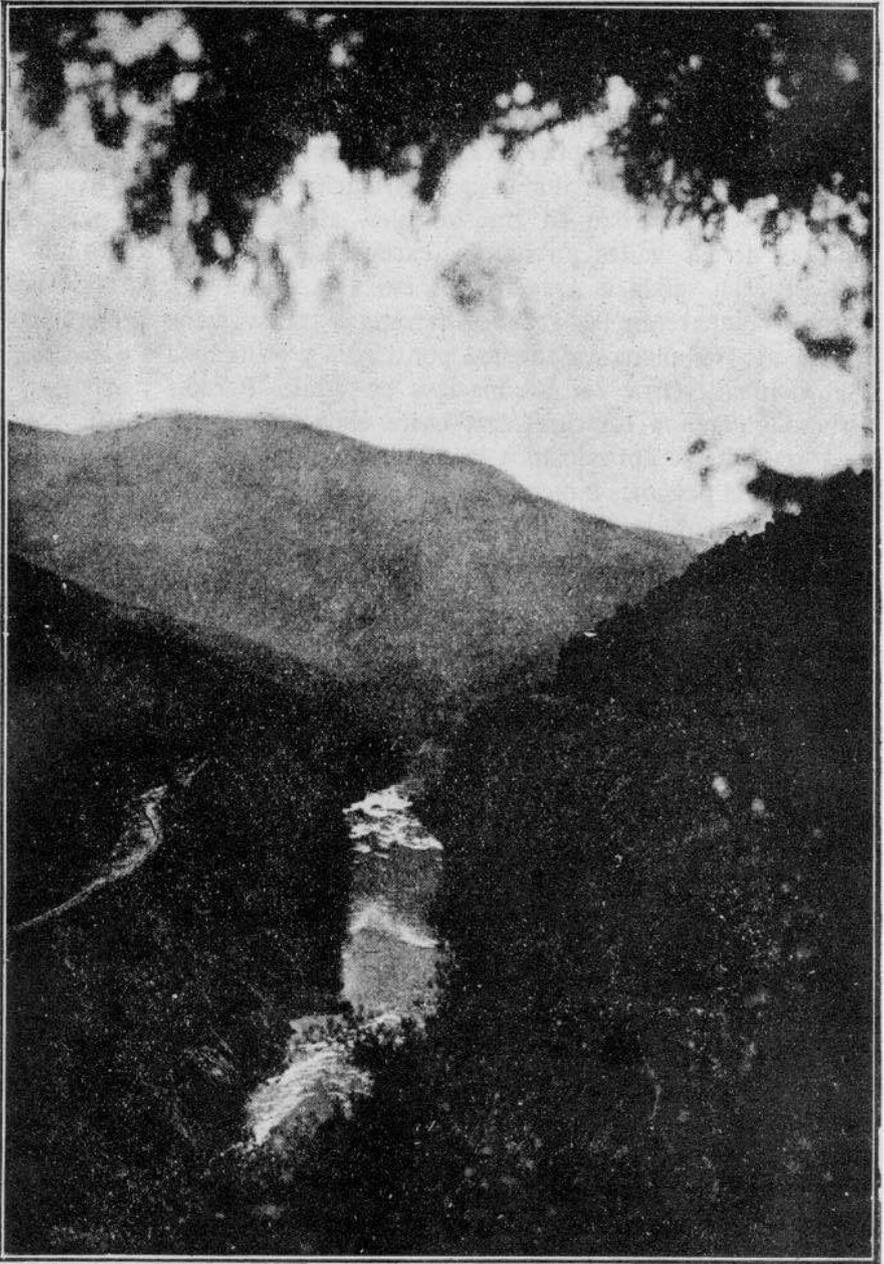
Otro hecho patente en el trazado de las carreteras de Navarra es la atracción de la capital, enclavada en la zona septentrional del amplio valle conocido con el nombre de Cuenca de Pamplona. Esta Cuenca es el punto de reunión de todos los valles pirenaicos. A ella afluyen, en efecto (fotografías números 30 y 31), el valle del Araquil, en el cual desembocan, a su vez, el Larraun, la Ulzama y la Basaburua por el desfiladero de Las Dos Hermanas. El curso del río Ulzama hasta su desembocadura en el Arga junto a Villava sirve de puerta por donde entran en comunicación con la Cuenca de Pamplona las tierras ocupadas por la cuenca del río Ulzama. A la Cuenca de Pamplona van asimismo a parar todos los valles pirenaicos del partido de Aoiz menos el del Roncal, los cuales desembocan en el gran valle que corre desde Lumbier hasta cerca de Huarte, abriéndose paso a la Cuenca por el portillo de Miravalles, por donde se introduce el río Arga, que conduce directamente a Pamplona desde el territorio ocupado por la cuenca del Arga. El curso del Arga aguas abajo de su confluencia con el Araquil da entrada a las tierras del partido judicial de Estella. Por el valle de Elorz en Noain entra la Cuenca de Pamplona en contacto con el gran valle que



FOT. 2.—El descenso del puerto de Urbasa a Olazaqtúa.



FOT. 4.— Los valles de la Burunda y de Araquil vistos desde lo alto del puerto de Lizarraga.



FO T. 5.—Carretera en construcción (año 1922) de Itoiz a Garralda
atravesando la foz de Osa.
A la derecha, la carretera. A la izquierda, el canal de un salto de agua.

desde ese pueblo va hasta Lecaun. Y finalmente, las tierras de los partidos judiciales de Tafalla y Tudela se comunican forzosamente con la Cuenca por el boquete entre las sierras del Perdón y Alaiz.

Este encuentro de pasos en la Cuenca de Pamplona se explica por la configuración topográfica de las tierras navarras. Enclavada la Cuenca en la zona donde las estribaciones perpendiculares de los Pirineos se tornan en transversales, afluyen ahí las desembocaduras de los valles pirenaicos, exceptuado el valle del Roncal, que tiene su salida a Aragón. Por eso a la altura del paralelo de Pamplona aparecen las grandes carreteras transversales (Pamplona a Alsasua, Pamplona a Sangüesa por Urroz y Pamplona a Sangüesa por Monreal). Otra vez los macizos de Alaiz, Perdón y Andía y Urbasa obligan a las carreteras entre ellos trazadas a seguir trayectorias que se aproximan a la dirección de los meridianos. Hasta que ya en el país más o menos llano de la Ribera las carreteras siguen indiferentemente la dirección de los meridianos o la de los paralelos.

La topografía estaba, pues, invitando a un trazado radial de las carreteras de Navarra con Pamplona como centro. Y sin embargo, los hechos nos proporcionan aquí otro ejemplo de reacción del hombre ante las imposiciones naturales. La influencia del ambiente es superada por los propósitos humanos. Porque aunque la zona de transición de los valles perpendiculares a los paralelos a los Pirineos, donde se halla situada Pamplona, cree a ésta una situación privilegiada de la que pudiera haber abusado concentrando en la Cuenca todas las vías de comunicación de Navarra, no lo ha hecho así, como lo atestiguan las siete carreteras que atraviesan la zona de los valles paralelos, además de las de la capital. El deseo de facilitar el paso de unas tierras a otras ha podido más en Navarra que el interés egoísta que hubiera podido animar a su capitalidad y que, dicho sea en honor suyo, tampoco se ha manifestado nunca. Y son tanto más dignos de elogio este desinterés de Pamplona y esta amplitud de miras cuanto que algunas de esas siete carreteras que alejan el tráfico de la capital han tenido que construirse venciendo grandes dificultades, como las que de Estella van a la Barranca y la Burunda, al través de los formidables puertos de Urbasa y Lizarraga.

No obstante, esto no le ha restado a Pamplona ventajas estratégicas o económicas. Sobre todo su valor estratégico sigue siendo muy grande. Situada en la Cuenca, llave que abre todos los pasos en Navarra. su posesión supone la de la entrada de Francia al valle del Ebro y el dominio de éste. Más adelante veremos cómo la His-



FOT. 6.—Puente en la carretera de Aoiz a Burguete
(antes de su reconstrucción).

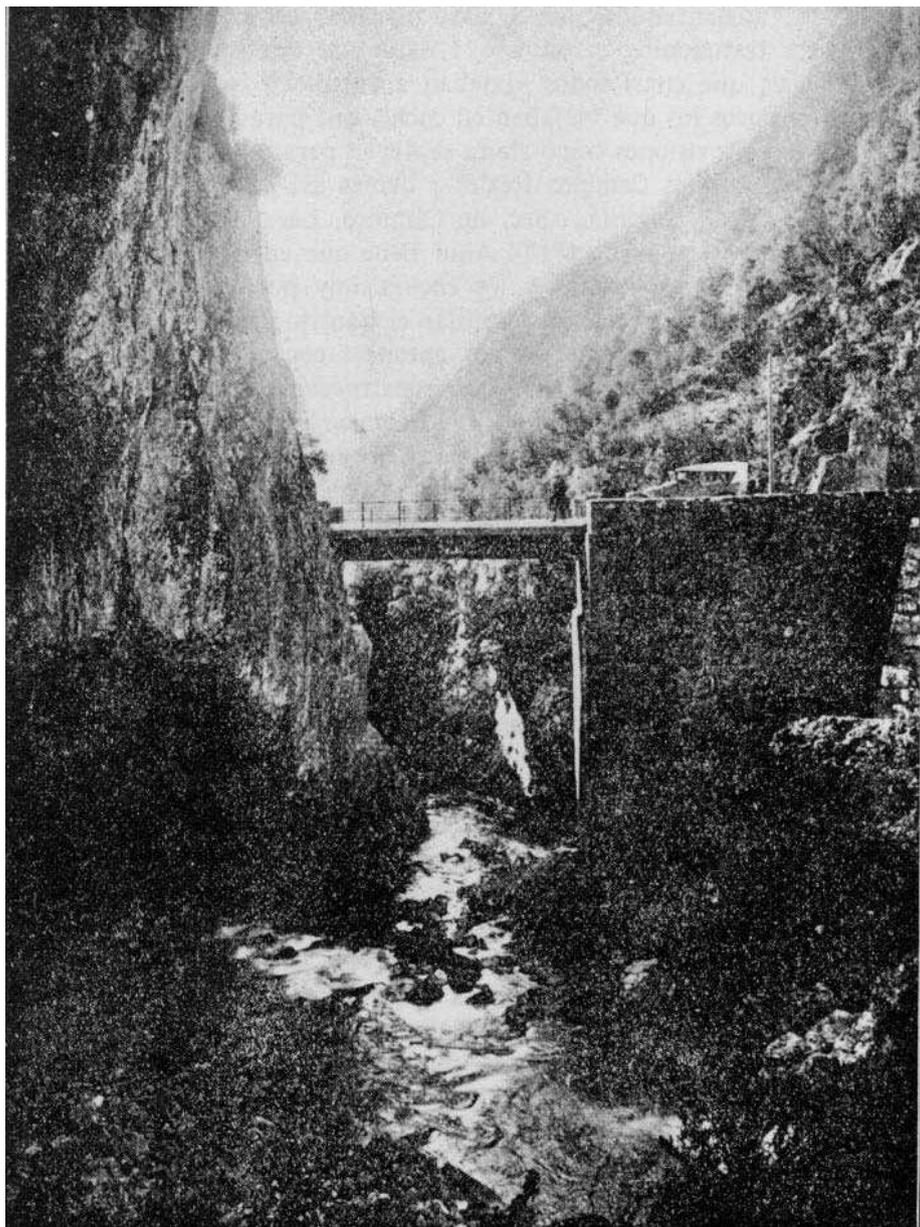
toria confirma esta suposición. A ello responde la construcción del fuerte de Alfonso XII, uno de los más importantes de España, situado en la cumbre del monte de San Cristóbal, unos 3 km. al N. de Pamplona.

LOS CAMINOS Y LA VOLUNTAD DE NAVARRA

El estudio completo de todo fenómeno de geografía humana requiere el conocimiento de los dos factores que en él entran en juego: el ambiente y el hombre. Desde este punto de vista, bueno será que nos ocupemos del aspecto psicológico de la cuestión que traemos entre manos y para ello nos será necesario hacer un breve recorrido histórico en el que aparezca la disposición de Navarra en relación con el problema de las comunicaciones.

La idea consciente o inconsciente que ha tenido siempre Navarra de ser una de las puertas del mundo la vemos aparecer concretamente en un documento del año 1542, donde a propósito de un derecho que se quería cobrar por el paso del puente de Caparroso (comunicación del valle del Ebro con Francia), se dice en el reparo de agravio que presentaron las Cortes de Pamplona que «en este reino (de Navarra) en ningún caso se ha tenido y acostumbrado pagar derechos de pontaje por las personas cabalgaduras ni ganados ni por otras cosas por pasar por las puentes antes siempre han pasado por todas las puentes de este reino libremente sin pagar cosa alguna». (Sección de Caminos, Legajo 1.º, Carpeta 6.—Archivo de Navarra). La circulación fué, pues, siempre libre en Navarra.

Confirmando lo anterior, en 1681 la villa de Goizueta se dirige a la Diputación quejándose de que el valle guipuzcoano de Oyarzun ha cerrado con una zanja el camino de Añarbe, obligando a los de Goizueta y a otros que iban a Rentería, San Sebastián y otros puntos a marchar por el camino de Urraide «más largo, más áspero y montuoso y en tiempo de nieves impenetrable». El motivo del cierre del camino era que los navarros no querían pagar los derechos de paso que los guipuzcoanos de Oyarzun les exigían y de los que estaban exceptuados. (Sección de Caminos, Legajo 1.º, carpeta 31.—Archivo de Navarra). En este sentido y en el mismo año de 1681 el Virrey de Navarra escribió a Guipúzcoa para que los vecinos del valle de Oyarzun permitieran el paso por el camino de Añarbe. (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 32—A. de N.).

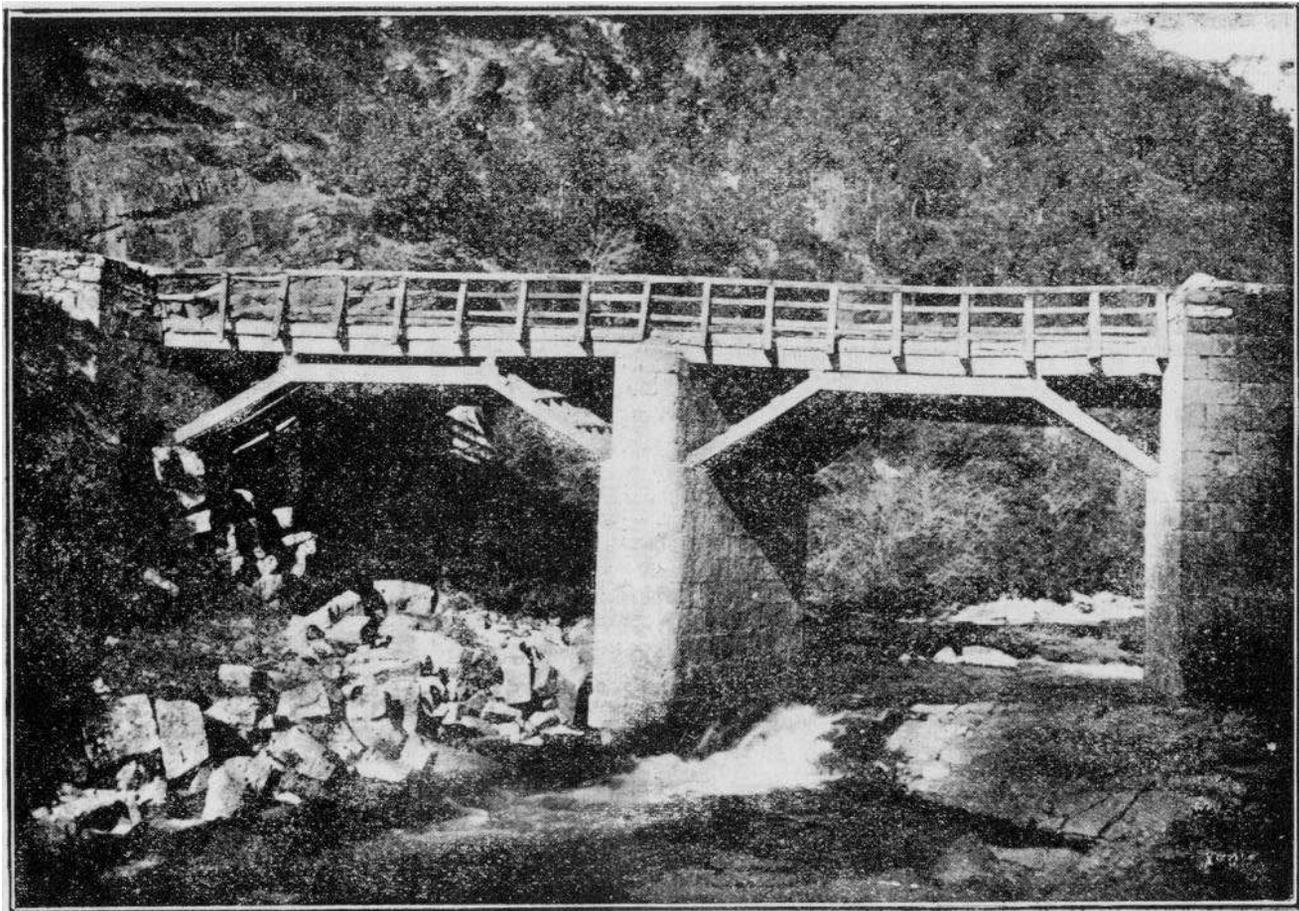


FOR. 7.—Puente en la carretera de Aoiz a Burguete. (Reconstruido).

Hacia 1750 empieza Navarra la construcción de los grandes caminos, adelantándose así a todo España, como lo acredita el siguiente testimonio:«el año 1785 no se conocían en España diligencias, que cuasi todos viajaban a caballo o en mulas, y que eran tan pocos los que viajaban en coche, que para verificarlo llevaban tantas provisiones como ahora se llevan para un viaje a Manila». (Informe sobre los Caminos Reales y demás del Reyno de Navarra, por D. José de Nagusia.—Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 55.—Archivo de Navarra.—Año 1834). Aquí tiene que entenderse que si las diligencias no eran usadas y los coches muy poco era porque los caminos en aquella época no permitían el tránsito de vehículos, mientras que Navarra contaba ya por entonces con la carretera de la Ribera y tenía ya muy adelantada la construcción de la de Guipúzcoa.

Como hemos indicado, hacia 1750 comenzó en Navarra la construcción de los grandes caminos. Era entonces Virrey el conde de Gages, quien en 1751 ordenó que un tercio de vecinos y bagajes de cada pueblo se ocupase alternativamente en la construcción, ensanche y reparos de los caminos públicos. La Diputación solicitó del Rey la suspensión de los trabajos mientras se convocaban Cortes, alegando las pérdidas que sufrían los vecinos al abandonar sus ocupaciones; pero el Rey desestimó la petición, indicando que así «se hacen los caminos en todas las Provincias bien regladas de Europa». (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 67.—Archivo de Navarra). El procedimiento empleado para la construcción de caminos era pues, la prestación personal, de la que el conde de Gages sólo eximía a los navarros en las épocas de siembra, cultivo de los campos y recolección de los frutos. Pero los inconvenientes de este sistema aparecieron bien pronto, ya que en 1757 el Virrey D. Fr. Manuel de Sada y Antillón decía ser conveniente aliviar a los pueblos de esta carga haciendo que todo el reino contribuyese a los gastos por medio de un repartimiento que haría la Diputación. (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 74.—Archivo de Navarra). Y la experiencia dió el mismo resultado en otras partes, puesto que, según decía la Diputación al Rey en 1783, la construcción de los caminos en otras provincias se hizo gracias a un arbitrio consistente en el sobreprecio de dos reales en cada fanega de sal. (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 32.—Archivo de Navarra).

Los esfuerzos que tienden a la articulación de los servicios de caminos toman cuerpo en Navarra en la segunda mitad del siglo XVIII. Ya en 1766 las Cortes de Navarra dieron una ley en la que



FOT. 8 —Puente en la carretera de Aoiz a Burguete. (Antes de su reconstrucción).

se establecían las reglas para la conservación de los caminos reales que iban de Pamplona a Castilla, Aragón y Guipúzcoa (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 8.—Archivo de Navarra). Y obsérvese, de paso, cómo esos caminos, los principales de Navarra, son los que ponían en comunicación el valle del Ebro con la vía Francia-España.

Algo más tarde, en 1772, el rey Carlos III, en el mismo sentido que las Cortes de Navarra, dictó una Real cédula ordenando la inmediata reparación de las averías producidas en los caminos, prohibiendo el uso de ruedas con llanta estrecha o clavos prominentes en los caminos nuevos y reales y el arrastre de maderas, y disponiendo que los reparos menores del camino fuesen a costa de los pueblos y los mayores, del Portazgo o de los arbitrios correspondientes. (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 18.—Archivo de Navarra).

Aquí nos sale al paso una cuestión que ha venido arrastrándose hasta nuestros días: la circulación de los carros con ruedas de llanta estrecha. (Fotografía n.º 35). En 1787 Ochandategui, Director de caminos de la Diputación de Navarra, se lamentaba a ésta del daño que causaban en los caminos los carros de llanta estrecha y clavos de relieve, así como los que llevaban excesivo peso, y proponía la supresión de los primeros o el pago de derechos dobles o triples, y para los segundos, que contribuyesen por el número de ganados que los arrastraban y no por el de ruedas, como pagaban. (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 47.—Archivo de Navarra). Así empezaba a manifestarse la insuficiencia de la técnica para resolver el problema de un firme de resistencia suficiente para soportar el tráfico de vehículos de uso general y que ahora sigue preocupando con el advenimiento de los automóviles. La solución del problema era difícil por los caracteres de generalidad que se daban en él. Así vemos en 1803 al Gobierno francés prohibir la circulación en su territorio de los carros llamados «vizcaynos» (con ruedas de llanta estrecha) (Sec. de Caminos, Leg. 5.º, car. 44.—Archivo de Navarra). Pero, al menos en Navarra, nada se consiguió. En 1834 había en los valles de Araquil y Burunda solamente más de 1.200 carros chillones, encontrándose a veces (la recogida de la hoja seca para estiércol) «hileras de 120 y aun más carros que van juntos por el mismo camino» (Informe sobre los Caminos Reales y demás del Reyno de Navarra por D. José de Nagusia.—Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 55.—Año 1834.—Archivo de Navarra). Realmente, el camino debiera haber servido para los vehículos más usados, pero la técnica de la época era insuficiente, como lo es hoy en mu-

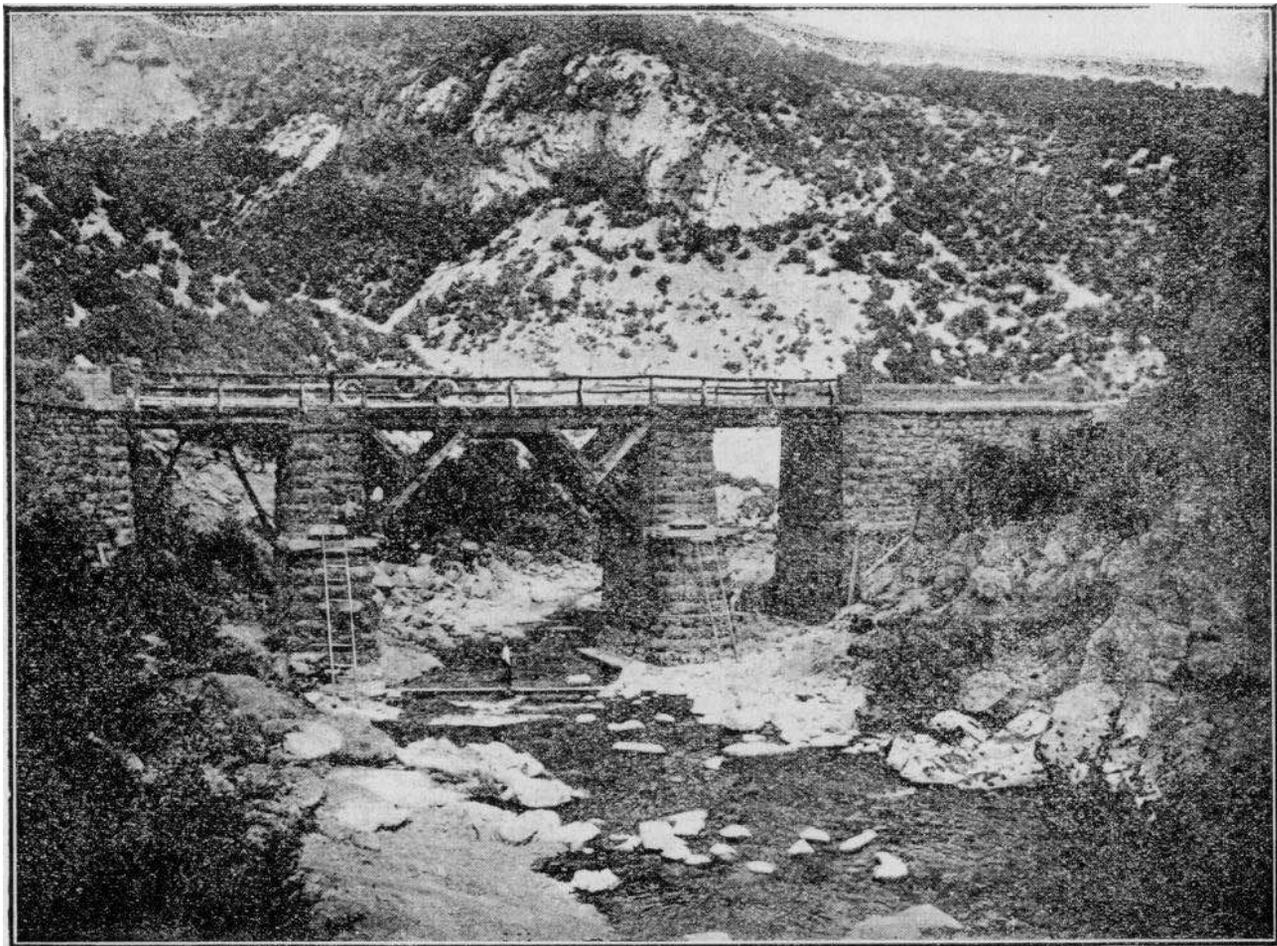


FIG. 9.—Puente en la carretera de Aoiz a Burguete, (Reconstruido en 1923).

chas partes, para resolver este problema. Durante siglo y medio ha venido arrastrándose la cuestión, habiéndose resuelto por el momento y en cuanto a los carros chillones únicamente, por la restricción de su circulación por las carreteras de Navarra, que ha acordado recientemente la Diputación.

A nuestro juicio, la solución no está ahí, sino en la construcción de firmes mucho más resistentes que los actuales; porque la preocupación que constituyeron los carros chillones durante siglo y medio no ha desaparecido sino que se ha transformado, ya que la misma cuestión se suscita ahora con la circulación de los automóviles. Y en prueba de ello, parece que la Excma. Diputación de Navarra estudia el modo de impedir el uso de automóviles provistos de bandajes macizos que dañan las carreteras más que los neumáticos. Mas esto no es sino un alivio. Porque lo que se gana con la blandura de presión del neumático se pierde con la velocidad del automóvil, que arrastra las partículas del firme.

Y es que hay que confesar que se ha hecho muy poco por perfeccionar la calidad de los firmes en las carreteras de Navarra. La única mejora en este sentido es el uso de máquinas apisonadoras y el empleo de ofita en vez de piedra caliza, que era la generalmente usada para el machaqueo. La atención ha estado concentrada en la construcción ininterrumpida de nuevos caminos y en la conservación tradicional de los antiguos. La calidad de los firmes apenas ha variado. Cuando se construyeron las primeras carreteras de Navarra, Ochandategui, director de caminos de la Diputación, indicaba las condiciones que debería reunir la carretera que se proyectaba construir de Pamplona a San Sebastián. Las condiciones eran éstas:.....«ha de tener de ancho 24 pies, formado con sus extremos de piedra arreglada, que contengan el relleno, el que se ha de componer de una tongada de todo canto crecido y menudo con el grueso de pie y cuarto en su medio, y un palmo en los extremos, sobre que se deberá tender una capa de tierra bastante humedecida natural o artificialmente, y sobre ésta se echará otra tongada de canto menudo, cuyo grosor en el medio ha de ser de seis pulgadas, y en los extremos 4, la que igualmente se ha de cubrir con otra capa de tierra, y sobre ella se perfeccionará la superficie cilíndrica, o lomo, con una camada de cascajo menudo, que en el todo lleve 3 pulgadas de grueso, acompañando todo esto con los guardarruedas a distancias del ancho del camino, con las alcantarillas y pontones bastante robustos y capaces en todos los sitios adonde pueden concurrir



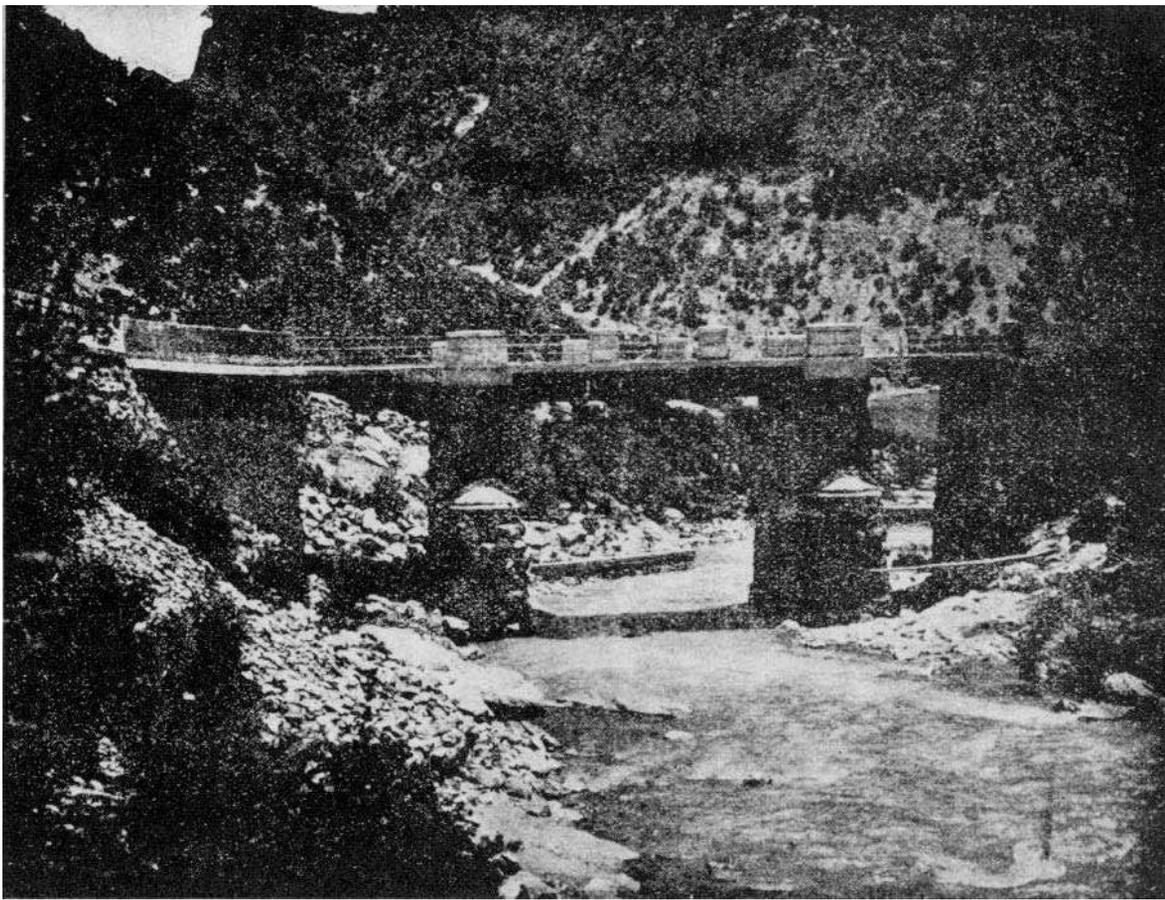
FOR. 10.—Puen­te en la carretera del valle de Roncal. (Antes de su reconstrucción).

alguna cantidad de aguas, con los fosos proporcionados para dirigir las a dichas alcantarillas, y las paredes que pida la necesidad para suavizar el plano, arrimándoles su refuerzo de tierra siempre que no estén levantadas en alguna ladera, en cuyo caso se deberán ejecutar dichas paredes escarpadas, y capaces de resistir a los empujes de los terraplenes que hayan de sostener». (Sec. de Caminos, Leg. 20, car. 26, Archivo de Navarra). (Dibujo número 36).

Leyendo esa descripción y viendo los dibujos correspondientes no encuentra uno apenas diferencia entre ese procedimiento de construcción de caminos y el que ahora se sigue. Y sin embargo, la descripción y los dibujos corresponden al año 1784. Es decir, que en cerca de siglo y medio los métodos no han variado. Y ha sido necesario que la industria automóvil, con su imponente crecimiento, haya vuelto a plantear el problema del vehículo y el firme para que la cuestión, dormida hasta ahora, se alce con caracteres de urgencia inaplazable.

Con todo, no sería justo acusar de negligente a la Excma. Diputación de Navarra. Los caminos de todo el mundo se han construido de idéntica manera hasta hace pocos años. La Edad Media y la Moderna y aun la Contemporánea habían olvidado lo mucho que de esta cuestión había llegado a saberse. La ciencia vial de los romanos tenía resuelto el asunto completamente, como no podía menos de suceder dado el carácter militar de las vías y calzadas que ellos tendieron y por las cuales debían transitar cargas muy variadas y toscas. El buen sentido de los romanos les impidió caer en el error de sus sucesores hasta nuestros días: ajustar los vehículos al firme y no el firme a los vehículos. Esto segundo fué lo que hicieron los romanos. Y en prueba de que acertaron ahí están los vestigios que en muchas partes quedan y que aún son utilizados como caminos después de cerca de quince siglos de abandono.

Verdad es que su estructura era muy distinta de la de las actuales carreteras. Las vías de categoría superior (Altadill, De re geographico-historica, Vías y vestigios romanos en Navarra, San Sebastián, 1923, pág. 7) eran todas de excepcional amplitud y estaban «dotadas de calzada anchurosa, *agger*, que presentaba a la vista grandes bloques naturales de piedra en forma de polígonos irregulares con su frente alisado, unidas entre sí por resistente argamasa, apoyada sobre lechos compuestos de hormigón y dos capas de piedra menuda la una y más gruesa la otra, amalgamadas con otra argamasa de extraordinaria solidez; dichos bloques fueron de grava

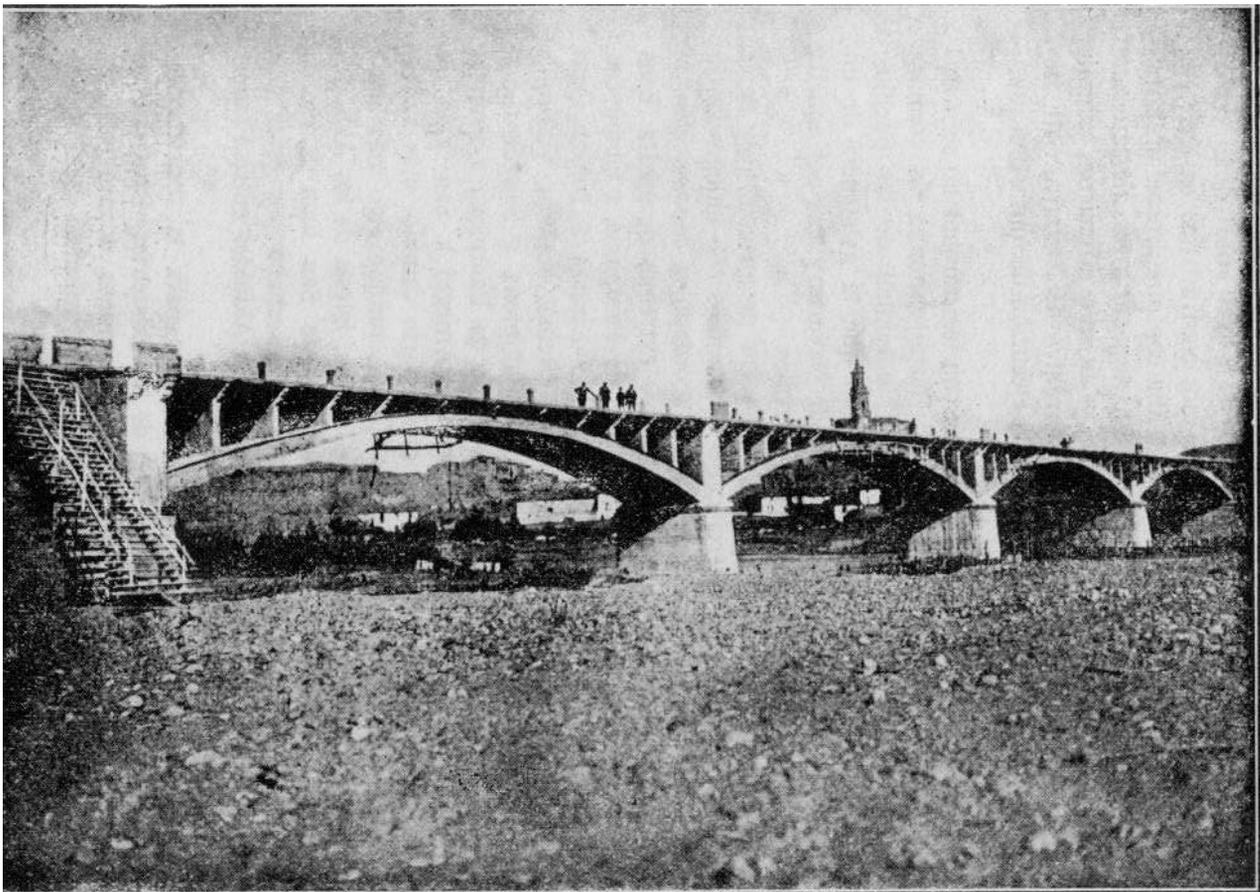


FOT. II.—Puente en la carretera del valle de Roncal, (Reconstruido)

basáltica o de silex en las grandes vías de la metrópoli. El flanqueo se hallaba constituido por dos aceras para viandantes, *crepido*, cuyo pavimento formado por piedras a manera de losas irregulares *gomphi*, se hallaban lateralmente sujetas por dos cordones de piedra, *umbones*, que servían de sujeción y garantía de firmeza del conjunto. = La calzada presentaba una suave convexidad o lomo, para facilitar el corrimiento de las aguas hacia los paseos laterales o *crepidos* los cuales a su vez, como se hallaban con gran firmeza sujetos, estaban en condiciones de resistir sin riesgo alguno la acción de la humedad por duradera que ésta fuese; en las vías no principales y aun en algunas que lo eran, los bloques de la calzada afectaban la forma aproximada de grandes adoquines, terminando inferiormente en forma de cuña, lo cual les daba una estabilidad incommovible».

He ahí un camino prácticamente indestructible, cualquiera que fuese el vehículo que por él circulara. He ahí también un camino caro. Y hemos venido a dar en la clave del arco. Porque se trata simplemente de una cuestión de economía. Los romanos no escatimaban gastos cuando se trataba de mantener su dominio sobre las regiones ocupadas; pero deshecho el imperio romano, se produjo una disgregación que puso obstáculos insuperables a las comunicaciones. Y sobrevino una política de aislamiento que se tradujo en un abandono completo de los caminos. De ese modo llegamos a las actuales carreteras, construídas como indicaba Ochandategui. Es decir, echando piedra y apisonándola. Pero como quiera que las partículas no quedan trabadas entre sí, el viento y el agua arrastran las partículas sueltas y el proceso de disgregación del firme comienza, aumentando progresivamente gracias a la presión de los carruajes, que desmenuzan la piedra, y al viento y al agua, que se llevan el polvo resultante. Y como no nos faltan carruajes pesados, ni viento, ni agua, he aquí porqué todas las carreteras del tipo de las navarras (que son todas las españolas) no pueden estar bien sino a costa de caras y frecuentes reparaciones.

Ciertamente, el problema ha sido resuelto a medias con la invención del ferrocarril, que ha cargado con los pesos mayores. Pero ya los automóviles, con su libertad de movimiento, renuevan la cuestión y se hace preciso pensar en nuevos pavimentos, mucho más caros que los actuales, desde luego, que den satisfacción a las nuevas necesidades. En este sentido, sabemos que la Dirección de Caminos de la Excma. Diputación de Navarra está haciendo algunos ensayos.



FOR. 12.—Puente sobre el Ebro en San Adrián. Carretera de Estella a Calahorra.

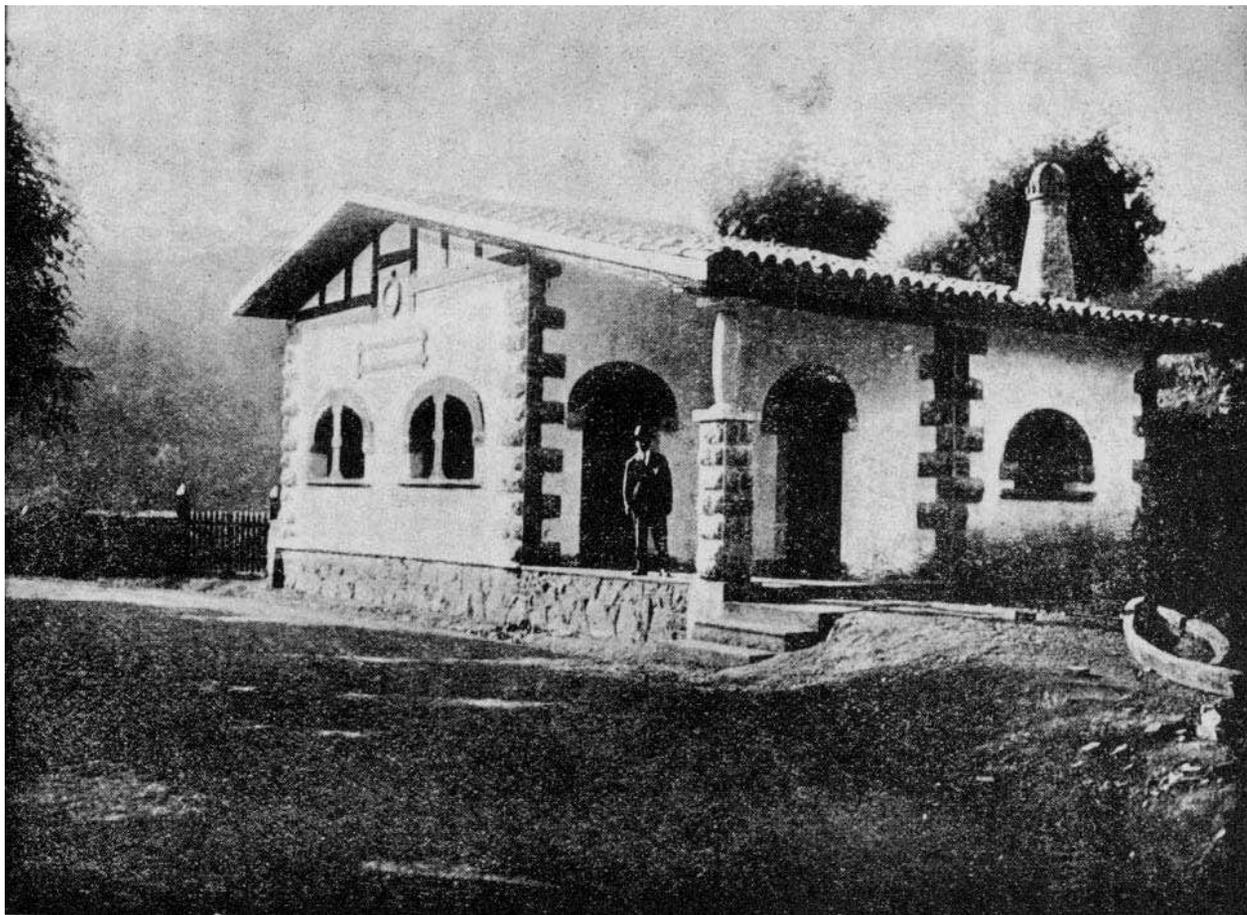
Incidentalmente, nos encontramos con un dato que prueba que nada hay nuevo bajo el sol. En 1798 informaba Ochandategui a la Diputación de Navarra del desarreglo con que habían trabajado los asentistas (ahora los llamaríamos contratistas) en las reparaciones de los caminos reales y la desidia con que procedían la mayor parte de ellos en la enmienda con respecto a los defectos que tantas veces se les tenía encargado, y de que ofrecieron cumplir (Sec. de Caminos, Leg. 4.º, car. 43.—Archivo de Navarra). Ahí tienen un argumento los que defienden la ejecución de obras por administración.

La voluntad de Navarra en relación con los caminos no se manifestó claramente hasta el año 1782. Hasta entonces las comunicaciones, abandonadas a la iniciativa individual de los pueblos, no tenían más coordinación ni dirección que la existencia de un Patrimonial, nombrado por el Consejo de Navarra y que por aquella época tenía señalado el sueldo de 130 reales.

Pero en 1782 la Diputación de Navarra propuso al Rey se le concediera el manejo y dirección de los caminos con independencia de todo tribunal y le decía que había acordado la construcción de cuatro nuevos caminos de 24 pies con sus extremos de piedra. Esos cuatro caminos eran los siguientes: Uno de Pamplona a Guipúzcoa por Lecumberri, Lezaeta, Betelu, Arriba y Lizarza a Tolosa. Otro de Pamplona a Logroño por Puente La Reina, Mañeru, Cirauqui, Estella, Los Arcos y Viana. Otro de Pamplona a Sangüesa por Noain, Monreal y puente de Jesús. Y otro de Pamplona a Francia por Burguete, Roncesvalles, Valcarlos y Arnegui a San Juan de Pie del Puerto. Una variante de este cuarto camino, más suave, cómoda y no tan castigada por las nieves, aunque algo más larga lo llevaba por Eugui, su fábrica, sus minas, iglesia de los Alduides y fábrica de Latour a salir a la carretera de San Juan de Pie del Puerto a Bayona. Mas esta variante se desechaba por estar aún en litigio la delimitación de fronteras en los Alduides entre Francia y España.

La Diputación proponía varios arbitrios para la construcción de estos caminos y la conservación de los existentes. Pero el Consejo de Navarra, a cuyo cargo corrían los caminos, aconsejó al Rey no cediera a la Diputación el gobierno de los mismos. (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 30.—Archivo de Navarra).

A pesar de ese consejo, el Fiscal de la Cámara de Castilla, en el mismo año 1782, informó al Rey en el sentido de que procedía



Por. 13.— Casilla de peón caminero en el confín con Guipúzcoa.

dejar lo referente a caminos en manos de la Diputación, reservando, al Consejo entender en las cuestiones de jurisdicción (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 31.—Archivo de Navarra).

Ese informe debió de inclinar la voluntad del Rey en favor de la Diputación, puesto que en 5 de Noviembre de 1783 le concedió el manejo de los caminos en las mismas condiciones fijadas por el Fiscal (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 32.—Archivo de Navarra).

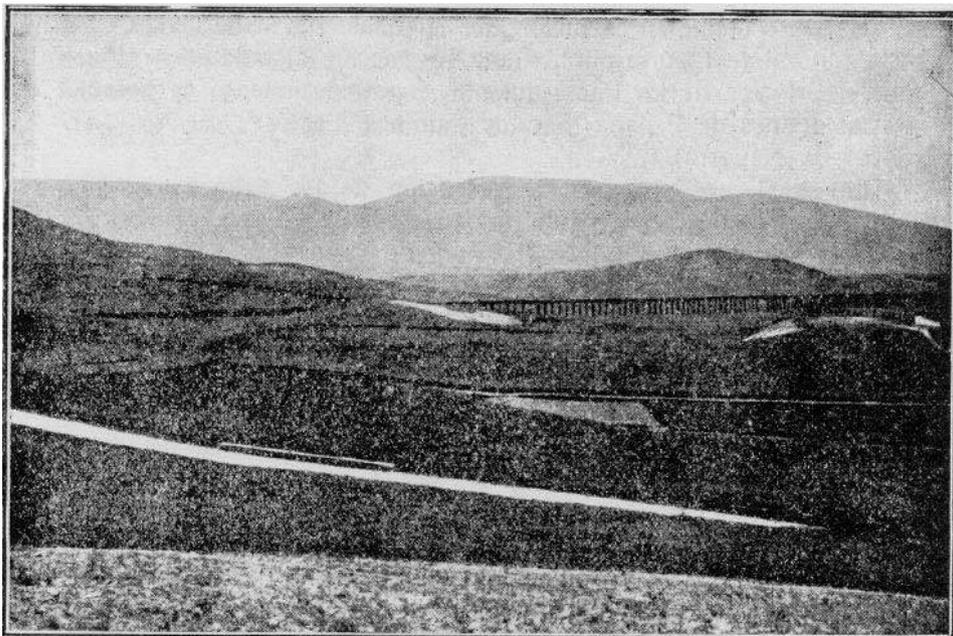
Por supuesto, el Consejo no se conformó. Y en 1785 tuvo que elevarse la Diputación al Rey quejándose de los obstáculos que le ponía el Consejo en la construcción de caminos. El buen rey Carlos III ordenó entonces al Virrey D. Manuel Azlor exhortase al Consejo para que despachara todos los asuntos de caminos «con la mayor brevedad». (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 19.—Archivo de Navarra).

La entrega a la Diputación de los servicios de caminos no pudo, ser más acertada. Ella había prometido cuidar de los caminos y aparte de que éstos tomaron en sus manos un incremento desconocido hasta entonces, cumplió con su misión del modo como dan testimonio las palabras del Conde de Floridablanca acusando recibo a la Diputación en 7 de Junio de 1784 del estado de las obras y gastos hechos en los caminos, que ella le había enviado. «Se ha enterado S. M. de todo—decía—y espera de la actividad de V. SS. que continuarán en esa empresa con el celo que han empezado». (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 6.—Archivo de Navarra).

Poco a poco fueron organizándose los servicios de caminos en la forma en que ahora se encuentran. En 1783 se dictaron en España reglas para conservar los caminos por medio de peones camineros y sobrestantes facultativos (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 34.—Archivo de Navarra). En cuanto a Navarra, en 1825 la Diputación nombró peones camineros para las carreteras de Guipúzcoa y Pamplona-Puente la Reina, dándoles por distintivo «una banda blanca de 6 dedos de ancha y en el centro un escudo de latón con las armas del Reino; y amas un sombrero de suela rodeado con un letrero igualmente de latón que diga: Peón caminero». (Sec. de Caminos, Leg. 7.º, car. 51.—Archivo de Navarra). Ya en 1830 había 20 peones camineros (4 en la carretera de Guipúzcoa, 4 en la de Logroño, 10 en la de Aragón y 2 en la de Castilla) y 2 celadores (uno para las carreteras de Guipúzcoa y Logroño y otro para las de Aragón, Castilla y Sangüesa cuando ésta se hallase concluída). (Sec. de Caminos, Leg. 8.º, car. 54.—Archivo de Navarra). Actualmente (1925) el personal de la dirección de Caminos de la Excm. Diputación

de Navarra se compone de un Director, un Subdirector, seis Oficiales, dos Auxiliares, diez y siete Celadores, un Sobrestante, un mecánico, sesenta y nueve capataces y trescientos treinta y tres camineros, sin contar el personal eventual.

Los gastos de caminos se satisfacían en Navarra hasta hace pocos años con el importe de lo que producían los portazgos, que eran ciertos lugares donde era necesario satisfacer determinadas cantidades por el tránsito de animales y carruajes. Esos portazgos



FOT. 22.—La carretera de Sangüesa a 1 Km. de su confluencia con la de Madrid.

se arrendaban mediante subasta, exceptuado alguno que se llevaba por administración. Este sistema tenía algunos graves inconvenientes. En primer lugar era molesto para el viandante, a quien imponía detenciones forzosas. Por eso el creciente aumento de automóviles precipitó la quiebra del sistema. Pero, sobre todo, lo que acabó con él fué la insuficiencia de los ingresos que rendían los portazgos. El presupuesto de gastos de la Excma. Diputación de Nava-

rra para caminos alcanza en el presente año casi a 4.000.000 de pesetas. Para enjugar esta cantidad se han creado patentes de circulación para animales y vehículos, que producen 1.000.000 de pesetas. El resto sale del presupuesto general.

Pues bien. El sistema de los portazgos o cadenas (llamados así porque por la noche solían cerrarse con ellas) se inicia, en 1790 en Navarra. En aquel año indicaba Ochandategui a la Diputación los lugares donde podían establecerse las cadenas y proponía el Arancel que habría de pagarse en ellas. (Sec. de Caminos, Leg. 4.º, car. 1.—Archivo de Navarra).

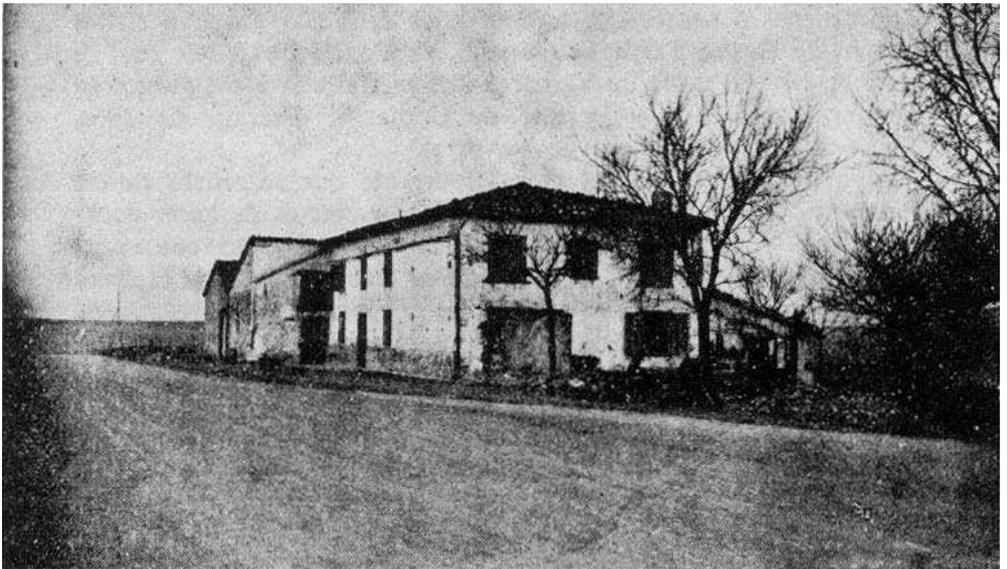
Haremos también mención de algunas particularidades. En 17 de Junio de 1796 se publicó una Instrucción dictada en Aranjuez por el Príncipe de La Paz regulando el establecimiento de posadas en los Reinos de España (Sec. de Caminos, Leg. 4.º, car. 30.—Archivo de Navarra).

Los modernos sistemas de redención de los delincuentes por medio del trabajo encuentran un antecedente en una proposición del Rey Carlos IV hecha por el Virrey de Navarra a su Diputación en 1799. Claro que entonces sólo se trataba de utilizar unos brazos ociosos y no de tratamientos educativos; pero éstos han ido tomando cuerpo de tentativas semejantes. El Virrey decía a la Diputación que el Rey deseaba se emplease a los presidiarios en la construcción de los caminos. La Diputación contestó aceptando, pero con muchas limitaciones que debieron hacer imposible la realización del deseo del Rey. (Sec. de Caminos, Leg. 5.º, car. 5.—Archivo de Navarra)

Veamos ahora la situación de los caminos de Navarra en diversas épocas, tomada de testimonios correspondientes a ellas.

En el año 1811 el Intendente de Navarra (del ejército francés de ocupación) pidió a la Diputación una relación de los caminos carretilles, su estado, fondos aplicados para su conservación, etc. La Diputación contestó lo siguiente: «Navarra se halla cruzada por cinco caminos reales que salen de la capital por tres de sus puertas: el camino de Guipúzcoa por la puerta de Recoletas (hoy Portal Nuevo); el de Logroño por la Puerta de la Taconera; y el de Tudela por la Puerta de San Nicolás. Este último se divide en otros). = Antiguamente había otro para Francia que salía por la dicha Puerta de Recoletas y se dirigía por Roncesvalles a San Juan de Pie del Puerto. En el día se halla este Camino Real sin uso para carruajes desde que se ha construído el Camino Real de Francia para Madrid por las Provincias de Guipúzcoa, Alava, Burgos, etc. = El camino

de Guipúzcoa (unas 9 leguas) va a Tolosa por Berrioplano, Irurzun Lecumberri, Arriba y Atallo. Está enteramente concluído. = El de Pamplona a Logroño pasa por Puente la Reyna, Estella, Los Arcos y Viana. mide 13'5 leguas. Está construído en sus dos terceras partes. = El de Tudela pasa por Noain, Barasoain, Tafalla, Caparoso hasta el Ebro donde en la Vía del Carro se divide en dos brazos: el de la izquierda va por Valtierra, Arquedas, Tudela y Cortes a Aragón, a la vista de Mallén. mide veinte leguas. El de la derecha



FOT. 23.—Confluencia de las carreteras de Madrid y Sangüesa cerca de Noain.

cruza el Ebro por la barca de Castejón y va por Corella y Cintruénigo a Castilla. Mide 18 leguas. Están enteramente construídas y se conocen con el nombre de camino de Gages, por construirlos este Virrey = El de Sangüesa parte del de Tudela cerca de Noain, cruza el valle de Elorz, Monreal y las inmediaciones de Lumbier. Mide siete leguas hasta Aragón y está construída sólo una tercera parte. = Para la conservación y reparación de estos caminos se consideran precisos en año común 225.882 reales vellón y para la reparación de los

puentes que hay en ellos, paredes, corrimientos de terrenos y limpias de zanjas 150.588 reales vellón. = La construcción de estos caminos la ha verificado el Reino con capitales tomados a rédito censal, cuyo principal asciende a 16.439.799 reales vellón (4.109.949 pesetas) y sus réditos anuales son los de 508.448 reales vellón (127.112 pesetas)». Para hacer frente a estas cargas se contaba con el rendimiento de las ocho cadenas o portazgos, el de la venta de Undiano y el impuesto de la cebada. El todo ascendía a 150.000 reales vellón. «Las reparaciones de estas calzadas o caminos reales se ha hecho siempre por obreros asalariados a jornal y no por concejiles. = Las ocho cadenas o peages que hay en estas calzadas se hallan en los pueblos de Noain, Tafalla, Caparroso, en Tudela una en la cual se exige el derecho de la de Valtierra que se trasladó a ese punto, en Irurzun, Lecumberri y Portillo de Undiano». (Sec. de Caminos, Leg. 6.º, car. 24, Archivo de Navarra).

Aparte de cierto hecho muy importante que se señala en ese documento y que recogeremos más adelante, hemos de hacer notar el poderoso esfuerzo de Navarra en la mejora de sus comunicaciones, pues desde el año 1783 en que se hizo cargo de los caminos hasta el año 1811 en que se escribió ese documento había construido unas 44 leguas (241 Km.) de buenas carreteras, sin reparar en gastos. Las esperanzas del Conde de Floridablanca no habían quedado defraudadas, y la Diputación de Navarra probó cuán merecida era la cesión que se le había hecho del gobierno de los caminos del Reino.

En otro documento del año 1821 se encuentran ciertos detalles interesantes. «El primer camino—dice—que se construyó en Navarra fué el de Aragón por Noain, Mendivil, Garinoain, Tafalla, Caparroso, Valtierra, Arguedas y Tudela. Media legua antes de llegar a Valtierra sale un ramal a Agreda que cruza con una barca el Ebro en Castejón y pasa por Cintruénigo. Se construyeron en los años 1750, 51 y 52. Se repararon seriamente en 1783. En 1784 empezó la Diputación la construcción de la carretera de Guipúzcoa. Pasa por los pueblos de Erice Irurzun, Lecumberri y Arriba, uniéndose en el confin con la que sale de Tolosa». Todas estas carreteras tenían una anchura de 24 pies y otros 12 para banqueta y acequias. En 1797 comenzó la Diputación a construir las de Logroño y Sangüesa, que se interrumpieron por la guerra con los franceses. Las Cortes de 1794, 1795, 1796 y 1797 proyectaron construir otra carretera directa a Francia «que será una de las más esenciales y de las que más beneficios ha de originar a los naturales de esta provincia

y aun a los de toda la Monarquía Española, mayormente si se ejecuta la que desde esta provincia debe ir a Madrid por la ciudad de Soria». Esta carretera debía ir por Lanz y valle del Baztán a Bayona. «Los caminos referidos son de la misma clase que los que S. M. ha declarado como nacionales..... y no ceden ni en hermosura



FOT. 24.— La carretera de Guipúzcoa a su paso por el desfiladero de las Dos Hermanas; cerca de Irurzun.

ni solidez a los mejores que hay hechos en las demás provincias de España». A continuación, la Diputación indicaba los caminos que podrían hacerse con preferencia a los demás y que eran estos:

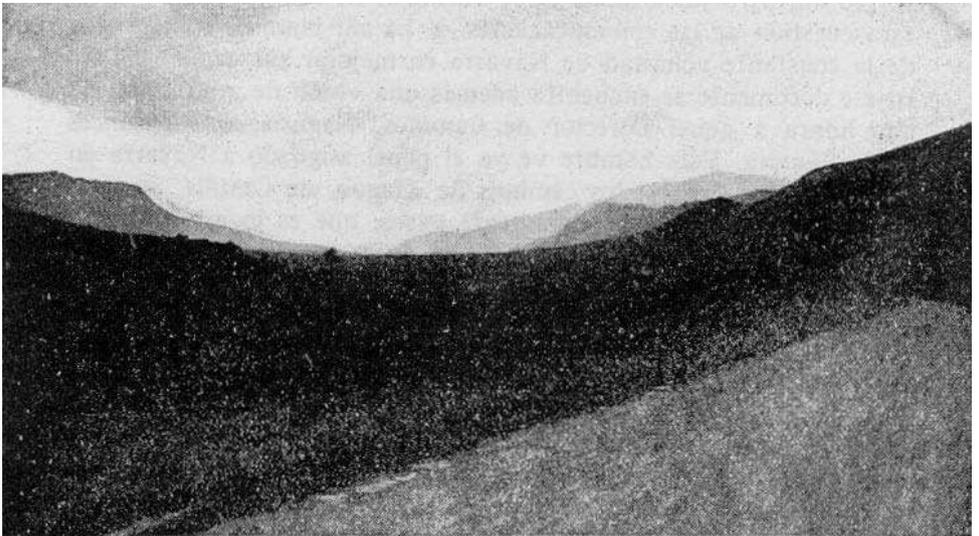
De Irurzun a Vitoria por el valle de la Burunda. Otro de Estella por la Améscoa a Olazagutía, a encontrar al anterior. Otro de Aoiz a Pamplona para conducir las maderas del Irati hasta San Sebastián. Otro más estrecho desde Eugui y Orbaiceta hasta Fuenterrabía para conducir las municiones de esas fábricas en carros del país por Orbaiceta, Burguete, Cilveti, Eugui, Puente de Olazar, Arrayoz y Santesteban, y desde aquí, canalizando el Bidasoa, por gabarras. Otro para comunicar los valles de Roncal y Salazar con la carretera de Sangüesa. Otro para comunicar Lodosa, Mendavia, Sesma y Carcar con la carretera de Logroño. Otro para comunicar Falces, Peralta, Villafranca y Milagro con la carretera de Aragón entre Olite y Tafalla. Proponía también al Rey la construcción de un canal para regar las Bardenas, aprovechando las aguas de los ríos Aragón y Ebro. (Informe dado por la Diputación de Navarra al Jefe político acerca de los caminos y canales de la Provincia.—Año 1821.—Leg. 7.º, car. 13.—Archivo de Navarra).

Encontramos en ese documento la prueba de que Navarra, desde que asumió el manejo de sus caminos, ha realizado en ellos una obra de primera calidad, dando así justo pie a la extendida opinión de la bondad de sus comunicaciones.

Otro hecho desprendido de ese documento y que nos importa recoger es el decidido empeño de construir nuevos caminos que Navarra ha mantenido desde 1783, es decir, desde que su personalidad pudo desenvolverse libremente en este asunto. La relación de caminos, a construir que se halla en el documento transcrito es la mejor prueba de la persistente voluntad de Navarra. Fuera del de Eugui y Orbaiceta a Fuenterrabía, todos los demás caminos se hallan contruídos en la actualidad y alguno de ellos (el de Améscoa a Olazagutía) se ha terminado en el presente año. Es decir, que ha pasado un siglo desde el pensamiento hasta la realización, cosa que se explica por las enormes dificultades que ha habido que vencer, pero que demuestra claramente la constancia del ánimo navarro.

En otro documento posterior se dice lo siguiente: «Navarra, dice D. Isidro Antillón en sus «Elementos de Geografía», se distingue por la hermosura y comodidad de sus caminos públicos desde la capital a todos los extremos del Reino; se construyeron y repararon en el virreinato del Conde de Gages hacia los años de 1750 (por lo escrito hasta aquí puede verse que, en este punto, Antillón no estaba bien informado. El verdadero establecimiento de esos caminos hay que atribuírselo a la Diputación de Navarra algo más tarde), y actual-

mente su conservación se mira por las autoridades del País con el mayor interés y celo». El (camino) de Pamplona a Guipúzcoa «pone en comunicación el Reino de Navarra con la provincia de Guipúzcoa y carretera de Madrid y Bayona por Tolosa, que es el punto de división para los carruajes». = El de la Ribera «es la comunicación directa para los carruajes que van de San Sebastián, Tolosa, Pamplona y demás pueblos del tránsito a Zaragoza y mucha parte de Aragón». = El de Castilla «es el más corto que hay desde Pamplona a la Corte». = Del de Sangüesa (9 leguas) faltaban 2 leguas por construir, que se pensaban terminar en un año. = Del de Logroño



FOT. 25.—La carretera de Vitoria entrando en el valle de Araquil.

(14 leguas de 7.000 varas castellanas) faltaban 5 leguas por construir. = «La terminación de estos dos caminos costará 140.000 duros». = En 1831 comenzó la construcción del camino de Vitoria, que empezaba en Irurzun y acababa en el confin de Alava, cerca de Ciordia, y debería estar terminado en 1.º de Noviembre de 1832, costando unos 100.000 duros. = «La mayor ventaja que proporciona este camino es el ahorro de unas 9 leguas para los que van de Pamplona a Vitoria y Madrid, y el ser todo llano, evitando las,

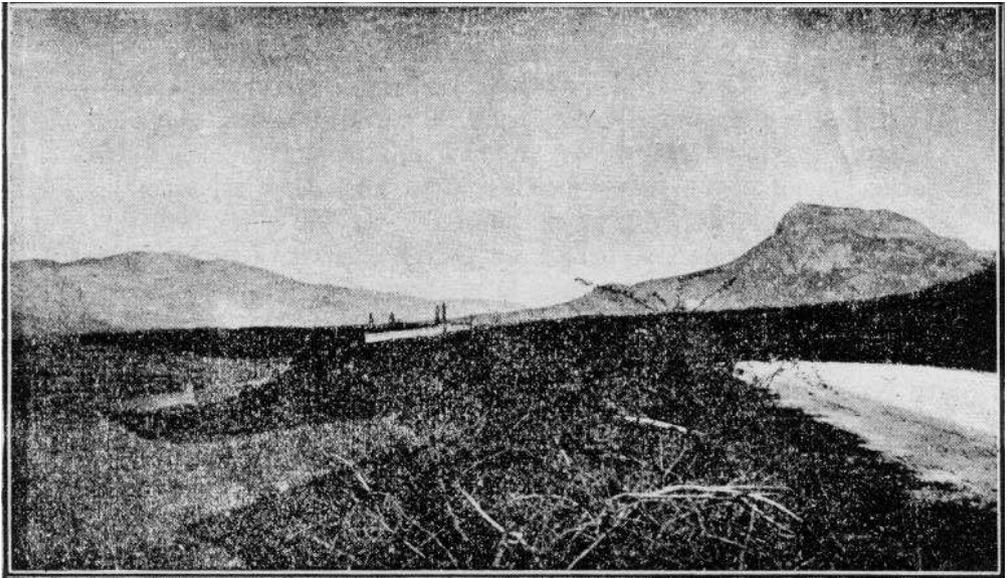
tres grandes cuestras de Azpiroz, Descarga y Salinas». = «Además de estos caminos está a cargo de la Ilma. Diputación el cuidado de los de travesía, siendo los principales los que van de Pamplona a Santesteban, a Elizondo y a Roncesvalles, los que se prolongan hasta la frontera de Francia, y el camino de Villafranca a Puente la Reina». = «hay ahora en Navarra 46 leguas de caminos Reales sostenidas en buen estado, que por Noviembre de este año habrá 52 y dentro de unos dos años 59 leguas». (Informe del Director de Caminos Nagusia sobre el estado de los del Reino, su longitud, obras ejecutadas en los tres años anteriores y las que se estaban ejecutando. (Sec. de Caminos, Leg. 9.º, car. 35.—Año 1832.—Archivo de Navarra).

He ahí otro juicio más, el de Antillón, favorable a Navarra en esta cuestión de las comunicaciones. Y he ahí también otra prueba de la constante voluntad de Navarra en mejorar sus caminos. Pero en ese documento se encuentra además una visión de gran amplitud que honra a aquel Director de Caminos, Nagusia, que entonces tenía Navarra. Este hombre ve ya el papel asignado a Navarra en la circulación. Para él los caminos de Aragón, de Castilla, de Guipúzcoa y de Vitoria son claramente pasos, que es lo que nos está mostrando la realidad, según tratamos de demostrar en el capítulo «Los motivos y las tendencias».

Dos años más tarde, otro documento nos dice lo que costaba a la Diputación la conservación de los caminos de Navarra. El documento se expresa así: «Entretenimiento de 46 y 3/4 leguas de camino (Pamplona a Tolosa, Logroño, Tudela, Castejón y Sangüesa) a razón de 7.000 reales legua, sin gastos extraordinarios = 327.250. reales vellón. Camino real de Pamplona a Vitoria.-Entretenimiento de 6 y 1/4 cada legua de camino a 6.008 reales cada legua, con exclusión de gastos extraordinarios = 37.500 reales vellón. (Memoria que la Diputación del Reino de Navarra ha formado para instrucción de los señores Procuradores en las Cortes Generales por dicho Reino sobre el estado de su hacienda pública y el modo de asegurar el pago de su deuda. Pamplona, 1834.—Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 47.—Archivo de Navarra).

El esfuerzo de Navarra se ha mantenido tenazmente. Sólo con ocasión de la primera guerra civil estuvo paralizada la construcción de caminos (Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 40.—Archivo de Navarra). Y es curioso observar cómo Navarra ha mostrado una marcada preferencia por las carreteras sobre toda otra clase de caminos.

Por eso cuenta con tantos Km. de carreteras y con tan pocos ferrocarriles. Otro documento nos da también testimonio de ello. «Por muy considerables que fueran los sacrificios que se impusiera (Navarra), no habrían de alcanzar a los que se ha impuesto esta provincia para poseer su red de carreteras, en cuya construcción se han gastado enormes sumas, no obstante ser incomparablemente inferior la utilidad de estas vías a las de los caminos de hierro. Navarra cuenta hoy dentro de su perímetro 1.838 km. y medio de carreteras, que han costado a la provincia desembolsos de gran



FOT. 26.—La carretera de Vitoria cerca de Bacaicoa.

(Al fondo, a la derecha, el monte San Donato. A la izquierda, la sierra de Aralar.

consideración; y no se diga que tan importantes sumas se invirtieron en una época en que no eran conocidas más ventajosas vías, porque en los últimos veinte años, en que otras provincias españolas, singularmente las catalanas y vascongadas, han abierto en su territorio muchos kilómetros de ferrocarril de interés local, Navarra ha gastado 9.255.231 pesetas en construcción de nuevas carreteras, y los gastos de conservación, deducidos los productos de los portazgos, han ascendido en ese espacio de tiempo a 3.258.270 pesetas

25 céntimos. Estas enormes sumas ha invertido Navarra en vías de comunicación que no responden ya a las necesidades cada día crecientes de la época, y que no debían en lo sucesivo considerarse más que como afluentes a las estaciones de los caminos de hierro». (Informe de la Ponencia sobre la proposición de la Comisión gestora del ferrocarril de Pamplona a Irún con ramal de Santesteban al valle de Baztán. Pamplona, 1896.—Pág. 12).

La Ponencia se lamenta en ese Informe de la poca afición de Navarra a los ferrocarriles. Mas cada día trae su misterio y la sorpresa consiguiente al aclararse este. «En los viejos países, las carreteras han sido abandonadas un momento también tras la construcción de las redes ferroviarias; ha sido preciso el desarrollo del automovilismo para devolverles su valor y atraer la atención sobre ellas». (Febvre, *La tierra y la evolución humana.*—Barcelona, 1925.—Pág. 425.) La aparente equivocación de Navarra resulta ahora un acierto. El automovilismo va a producir una revolución en la circulación. Mejor dicho, la revolución está ya iniciada. «Casi todos los pueblos ingleses disponen de un admirable servicio automovilístico, y los habitantes de los pueblos, un poco hastiados ya de los itinerarios y del humo de los trenes, lo prefieren al ferrocarril. Además, son muchos los ingleses que tienen automóvil propio». (Cesar Falcón en «El Sol» de Madrid del 2 de Julio de 1925). Ya hemos visto cómo en Navarra (gráfico n.º 3) los automóviles de servicio público compiten con los ferrocarriles. Y no han faltado conferenciantes que en Madrid, recientemente, han propugnado por la construcción de carreteras en vez de ferrocarriles para resolver el problema de las comunicaciones en España. El poderoso esfuerzo de Navarra adquiere, pues, ahora un valor mayor que nunca y es de esperar que pronto comience a rendir sus frutos más sazonados.

(Continuará)

Estudios de Geografía Humana



Una interpretación de las comunicaciones en Navarra.



(CONTINUACIÓN)

LAS DIRECCIONES FUNDAMENTALES DE LA CIRCULACIÓN EN NAVARRA



La comunicación con Europa.

—*Dirección S. a N. :: :: :: :: ::*

Afirmamos en el primer capítulo de este estudio que Navarra era uno de los pocos pasos siempre practicables que, a través de los Pirineos, ponían en relación a España con Francia. Trataremos ahora de hacerlo ver con mayor evidencia, apoyándonos en testimonios históricos.

Las relaciones entre Europa y España a través de Navarra alcanzan una antigüedad a que no llegan los datos que nosotros poseemos. Los más remotos se remontan a la dominación romana, pero es indudable que los caminos hollados desde entonces por los movimientos circulatorios habrían sido antes aprovechados por las corrientes emigratorias.

En prueba de ello dice Bosch Gimpera: «Entre 1000 y 900 (a. de J.)..... los celtas de Francia comienzan el avance hacia el S. ocupando toda la llanura del Languedoc y por el camino Toulouse-Narbona llegan a la costa mediterránea, siguiendo hacia Cataluña

los grupos avanzados. Al S. de Barcelona debieron encontrar un obstáculo, acaso en los núcleos fuertes ibéricos, que les impidió seguir, así como no debieron aventurarse en la zona montañosa de la Cataluña central».

«Una segunda etapa, motivada probablemente por nuevas presiones en la línea del Rhin, desplaza hacia España nuevas masas de celtas, esta vez buscando los pasos del Occidente del Pirineo, probablemente Roncesvalles, para seguir el camino de Pamplona, la Rioja y desde allí por Pancorbo a la meseta superior». (P. Bosch Gimpera. Los pueblos primitivos de España.—Revista de Occidente Pág. 168. Agosto 1925).

Hoy cuenta Navarra con dos carreteras que marchan directamente a Francia y que atraviesan la divisoria de aguas en Velate y Roncesvalles. Estas dos vías son modernas, pues datan del siglo pasado. Pero el camino preferido ha sido siempre el de Roncesvalles. Antes de que Navarra construyese la actual carretera por ese punto «los coches de todos los Reyes, Príncipes, Embajadores que venían de Francia a España y viceversa» pasaron por la llanura superior del Altobiscar «y donde aun en el invierno pasó Napoleón su artillería, (Informe sobre los Caminos Reales y demás del Reyno de Navarra, por D. José de Nagusia.—Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 55.—Año 1834.—Archivo de Navarra). En efecto, en 1714, con motivo del paso de la reina Isabel Farnesio a San Juan de Pie del Puerto, se abrió un nuevo camino desde Roncesvalles por Altobiscar, haciendo trabajar a todos los vecinos de Burguete (unos 40 hombres), que tuvieron que abandonar todas sus ocupaciones (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 53.—Archivo de Navarra).

En el mismo Informe citado más arriba se dice que las lanas de Soria y Burgos iban a Francia por Vitoria, Tolosa y Bayona. Las de Aragón, por Jaca y el puerto de Canfranc, pero en 1834 mucha parte entraba por Roncesvalles. Constantemente—dice el Informe—el camino de Roncesvalles estaba lleno de recuas con pieles, sal y otros artículos que iban a Francia. Y en otro lugar se expresa así: «En 1830 y 1831 se exportó mucho trigo a Francia en recuas por Roncesvalles» Obsérvese que el tráfico en estos tiempos se hacía a lomo. Porque se habrá notado que, según ese Informe, las mercancías entraban en Francia por tres vías: la de Tolosa, la de Roncesvalles y la de Canfranc. Esto parece contradecir nuestra tesis de ser Navarra el paso más cómodo entre Francia y España por Occidente. Pero la contradicción es sólo aparente. Febvre, en

su obra ya citada, pág. 424, dice: «Mientras sólo existe la circulación de peatones y de bestias de carga, no tiene (el hombre) necesidad de pasajes anchos; los únicos antecedentes del problema que interesan entonces al hombre y que por lo tanto tiene en cuenta, son sencillos; se preocupa de la longitud del camino, busca el itinerario más corto de un punto a otro, trata de evitar los accidentes



FOT. 15.— Carretera de Itoiz a Garralda.

del terreno y los vados excesivamente numerosos, Los caminos carreteros y a fortiori las grandes carreteras, tienen otras exigencias. La consideración de la pendiente interviene en este caso a causa del problema de la tracción y porque el esfuerzo está en relación directa con la pendiente. Si los transportes son lentos y los vehículos

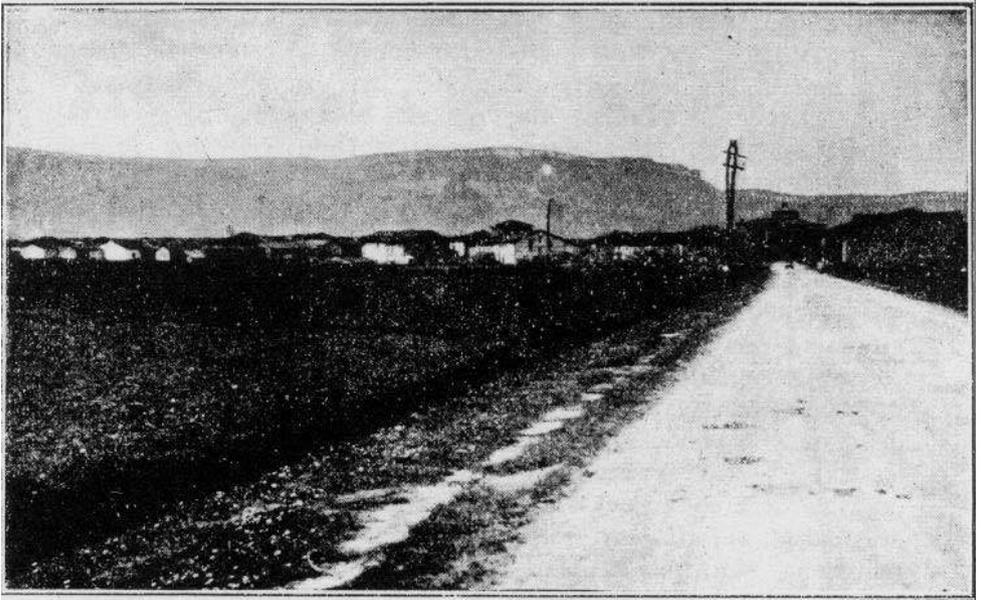
están mal suspendidos, la carretera puede seguir siendo estrecha y accidentada. Los transportes rápidos, los muelles o suspensiones perfeccionados exigen, por el contrario, vías anchas, mejor conservadas, de pendientes más regulares, de perfiles longitudinales y transversales mejor estudiados. Las posibilidades que existen no son, pues, las mismas.

Por eso, mientras el tráfico se sostuvo por medio de bestias de carga la circulación se canalizó por las tres vías ya citadas. Burgos y Soria se abrieron paso por Tolosa, Navarra por Roncesvalles y Aragón por Canfranc. Se tendía a marchar por el camino más corto, si bien en el caso de Soria habrían podido influir razones políticas por ser Navarra reino independiente y distinto de Castilla por aquella época. Pero los grandes movimientos, como luego veremos, se dirigieron siempre por la ruta de Roncesvalles. Es decir, que en cuanto el tráfico necesitaba un camino más ancho y practicable, buscaba el paso por Navarra.

En otros documentos encontramos nuevos testimonios. En 1724 se pasaba por Huarte para ir a Francia, a las montañas, al Valle de Egüés y a Roncesvalles (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 61. —Archivo de Navarra). En el documento ya citado, contenido en la Sec. de Caminos, Leg. 6.º, car. 24, Archivo de Navarra se encuentra un pasaje interesante que ya hemos transcrito y del cual prometíamos ocuparnos. Dice así: «Antiguamente había otro (camino desde Pamplona) para Francia que salía por la dicha Puerta de Recoletas y se dirigía por Roncesvalles a San Juan de Pie del Puerto. En el día (año 1811) se halla este Camino Real sin uso para carruajes desde que se ha construído el Camino Real de Francia para Madrid por las Provincias de Guipúzcoa, Alava, Burgos, etc.». Ocurrió aquí un fenómeno que más tarde había de repetirse y que es una demostración de que no siempre es la Geografía la que manda. El camino natural entre España y Francia, como intentaremos probar luego, debía pasar por Navarra. Pero otros intereses debieron entrar en juego y desviaron la ruta, llevándola por Guipúzcoa. No podemos determinar ahora cuáles fueron esos intereses, aunque nos inclinamos a creer que eran de orden político. Considerando, en efecto, que Navarra era una especie de poder independiente que no podía ser controlado tan fácilmente desde Madrid como Guipúzcoa, debió de pensar la Monarquía española que era comprometido para ella confiar a Navarra el dominio de un paso tan importante como el de la línea que pone en comunicación a España

con Francia. Así se explicaría la extraña mutación de esa ruta en cuanto se trató de fijarla por medio de una carretera y más tarde de un ferrocarril. No afirmamos que los móviles fueran exactamente esos; pero no damos con otros que, aunque hipotéticos, expliquen el hecho tan racionalmente.

La carretera de Madrid a Francia por Guipúzcoa debió de construirse en el último cuarto del siglo XVIII, sin que hayamos encontrado en nuestras investigaciones la menor prueba de que ese hecho



FOT. 16.— La carretera de Vitoria entrando en Arbizu.

trascendental para Navarra hubiera hallado aquí el menor eco. Navarra había perdido las enormes ventajas que el paso por ella del camino de Francia suponía, sin haberse dado siquiera cuenta de ello. Todo lo más que hemos visto es la manifestación de una aspiración local, que hace, su primera aparición en las Cortes de 1794, 1795, 1796 y 1797, las cuales proyectaron construir una carretera directa a Francia «que será una de las más esenciales y de las que más beneficios ha de originar a los naturales de esta provincia

y aun a los de toda la Monarquía Española, mayormente si se ejecuta la que desde esta provincia debe ir a Madrid por la ciudad de Soria». (Sec. de Caminos, Leg. 7.º, car. 13.—Archivo de Navarra). Pero este propósito carecía de orientación, puesto que llevaba la carretera proyectada por el Baztán a Bayona, es decir, la desviaba de Roncesvalles. Y sobre todo, era ya tarde y los destinos de Navarra se habían decidido para muchos años: el tráfico entre España y Francia la había dejado a un lado.

Sin embargo, el paso de Roncesvalles es tan importante que, aunque tarde, la carretera pudo atravesarlo. Ya en 1805 se dirigieron los representantes de los pueblos de la baja Navarra al Prefecto de los Bajos Pirineos para la construcción de un camino real desde San Juan de Pie del Puerto a Pamplona por Valcarlos, Roncesvalles y Zubiri (Sec. de Caminos, Leg. 6.º, car. 6.—Archivo de Navarra). Y en 1834 el Director de Caminos de la Diputación don José de Nagusia presentaba a ésta un proyecto de carretera por Roncesvalles cuya copla damos en el gráfico n.º 4. El original de esta copia lleva la siguiente explicación: «En este plano se manifiesta la dirección y situación media entre el Este, y el Oeste de la Navarra del nuevo camino a Francia por Zubiri y Roncesvalles, situación y longitud que son muy ventajosas a todos los Caminos Reales de este Reyno ya construídos; y muy particularmente a la Rivera, y Merindad de Sangüesa: Su proximidad a todos los pueblos, fabricantes del Este y Mediodía de la Francia, donde tienen inmediata salida los frutos de la Navarra; y en fin la grande utilidad de este camino para Navarra. Si se llevase a efecto el nuevo proyectado hace tiempo de Madrid a París por Soria, inmediaciones de Rincón, Tafalla, Pamplona, San Juan de Pied-de-Port, Mont-de-Marsan y Burdeos: que es el más corto y cómodo, así como de Pamplona a Burdeos y París lo es por San Juan de Pied-de-Port, más que por cualquiera otra dirección». (Informe facultativo formado por el director de Caminos D. José de Nagusia para el nuevo camino Real desde Pamplona a Francia por Zubiri y Roncesvalles.—Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 39.—Año 1834.—Archivo de Navarra). No andaba tan bien Nagusia de puntuación, que hemos respectado escrupulosamente, como de inteligencia en la comprensión del problema que planteaba el camino por Roncesvalles. Su visión era certera, pero llegaba tardíamente. Por eso esa carretera tardó aún mucho tiempo en construirse. En 1878 se estaba trabajando en el trozo de Zubiri a Espinal, así como en la bajada de Ibañeta (Altadill, De re geogra-

phico-historica, Vías y vestigios romanos en Navarra, San Sebastián, 1923. Pág. 44 y 47).

El incremento de la circulación puso de manifiesto aún más claramente la importancia de lo que Navarra había perdido. Cuando a mediados del siglo pasado empezó en España la construcción de ferrocarriles, la vía occidental España-Francia, en lugar de pasar por Navarra, fué siguiendo el trazado de la carretera que pasaba por Tolosa. Y si ésta pareció haber sido construída obedeciendo

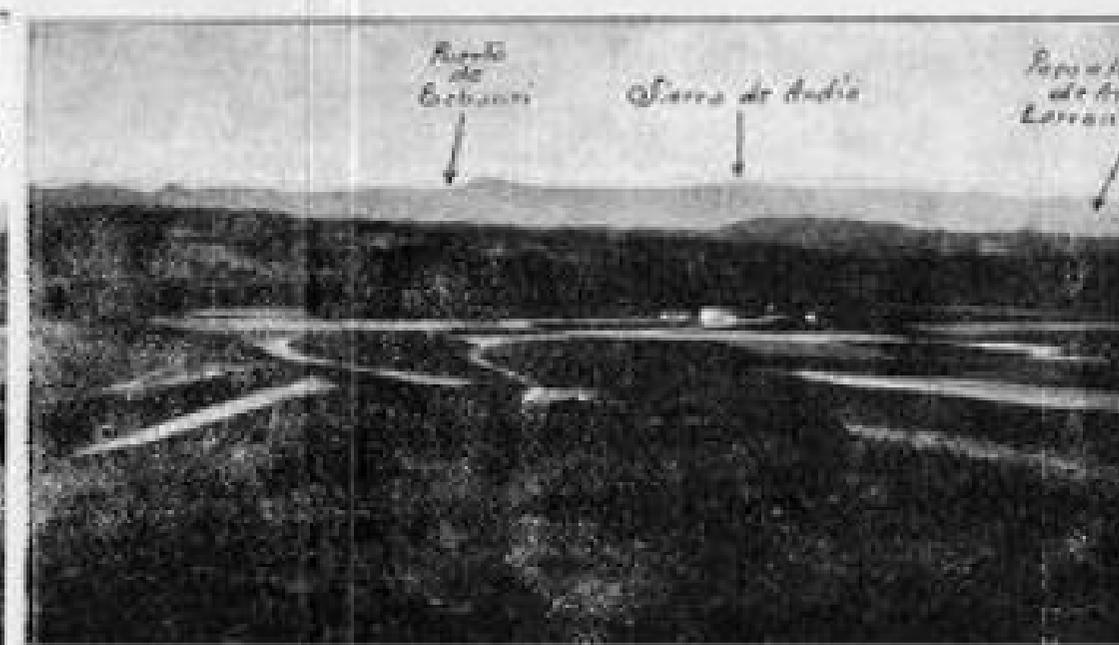


FOT. 17.—La carretera de Zizur Mayor a Belascoain entrando en Zizur Mayor.

preferentemente a razones políticas, como lo prueba el hecho de construir el Estado el trozo que iba por Navarra (Alava a Guipúzcoa pasando por Alsasua), hay motivo para suponer que el ferrocarril habría huído de Navarra por móviles semejantes, teniendo en cuenta, sobre todo, el fresco recuerdo de la primera guerra civil. Claro es que algún otro factor habría pesado en esa resolución. Por ejemplo, la conveniencia de acercar el ferrocarril a la costa cantábrica para

tener más próximos sus puertos y quizás la fuerza mayor que hacía el tener ya construída Francia la línea de Bayona.

De todos modos, con la construcción del ferrocarril Madrid-Irún, el aislamiento de Navarra se había consumado. Fué inútil que más adelante Navarra intentara establecer un ferrocarril directo a Francia. Todos sus esfuerzos fracasaron. Los intereses creados pudieron más que ella. Con toda claridad lo dice la Comisión nombrada en 1880 por la Diputación para el informe sobre la construcción del ferrocarril de Alduides. «Desde luego se echa de ver—dice la Memoria redactada por dicha Comisión—que en su principio, esto es, cuando se estaba construyendo la línea de Pamplona a Zaragoza, cuando no existía la línea de esta Capital a Alsasua, cuando la Compañía constructora no era la misma que hoy posee dicha vía, fué cuando con febril empeño gestionó la Provincia; y lo efectuó, no para la construcción de una línea aislada de Pamplona por Alduides a Bayona, sino que el deseo, el anhelo de Navarra se cifraba siempre en sustituir la una por la otra, es decir, que la línea de Zaragoza a Pamplona continuara por Alduides y terminara en Bayona, en lugar de terminar y empalmar en Alsasua con la del Norte. = No es necesaria mucha penetración para comprender desde luego, el afán de la Provincia para la consecución de esa idea, que abría a no dudarlo, ancho campo al porvenir de Navarra. Fácilmente se ve, que construída la línea de Alduides como continuación de la de Zaragoza a Pamplona, había a Francia una economía de distancia sobre la de Alsasua de 118 kilómetros, economía de distancia que implicaba por consiguiente la del costo de flete y de tiempo, de inmenso valor ambas para el desarrollo del comercio, fuente de la riqueza pública. Que así lo reconocía la Provincia y que así lo comprendían los extraños se deduce claramente de la terrible oposición que la Compañía concesionaria de la línea del Norte esgrimiendo toda clase de armas, hizo a nuestro proyecto, conociendo el gran porvenir de la tan deseada vía y los perjuicios que se le podían irrogar. Tenía además ese proyecto la gran ventaja de que si llegaba a construirse la línea de Torralba a Castejón, esta sería la línea internacional, pues disminuyendo la distancia de Madrid a Bayona en doscientos cuarenta y nueve kilómetros, y siendo por tanto a igual velocidad más de siete horas más breve el camino por Alduides que por la vía del Norte, no hay para qué decir, que todo el movimiento de viajeros, por la brevedad, así como el de mercancías, por la necesaria baratura que resultaría del menor gasto de com-



VISTA GENERAL DE LA CUENCA DE PAMPLONA TOMADA DESDE EL MONTE DE TAJONAR.

bustibles, reposición de la línea y empleados, sería por ella, quedando la línea del Norte convertida en un ferrocarril local. Del convencimiento de todo ello debió nacer la cruda guerra que nos hizo, y forzoso es confesar que suya fué la victoria». (Memoria redactada por la Comisión nombrada por la Diputación para el informe sobre la construcción del ferrocarril de Alduides y copia de las actas de las sesiones celebradas por la misma con los comisionados de los distritos electorales en los días 12 y 13 de Mayo de 1880. Pamplona, 1880.—Pág. 39 y 40). (Gráfico n.º 5).

En ese Informe vemos que Navarra se da cuenta, por fin, con toda claridad del papel que su situación geográfica le ha asignado en cuestión de comunicaciones. Mas ha llegado tarde. Diversas veces se ha renovado la cuestión del ferrocarril directo de Madrid a Francia por Alduides. Pólvora gastada en fuegos artificiales. A nuestro juicio, Navarra debe abandonar completamente este asunto. Pesan demasiado los grandes intereses creados ya y el esfuerzo que supone un ferrocarril como ese directo es demasiado grande para los beneficios que podría producir, sobre todo, ahora que se inicia el predicamento de las carreteras con la circulación automovilista. Porque conviene que Navarra se fije en un hecho trascendental para ella, del cual no sé si se ha dado cuenta. Es éste. Navarra perdió las principales ventajas de su situación al construirse la carretera y el ferrocarril Madrid-Irún, que alejaron de ella el tráfico occidental de España con Francia. Pero le quedaba todavía el beneficio que dejaba el paso de la circulación entre el valle del Ebro y Francia. Dentro de poco tiempo este beneficio habrá desaparecido también. La terminación próxima del ferrocarril del Canfranc producirá el fenómeno. Entonces el tráfico del valle del Ebro con Francia se irá por él y el del valle del Ebro con la España del NO. se dirigirá por la línea Castejón-Miranda de Ebro. Y Navarra quedará arrinconada.

El aislamiento de Navarra parece una cosa premeditada. Sólo afirmamos que parece. Pero es extraño ver cómo todos los ferrocarriles construídos hasta ahora. en ella con como ventosas que tiran hacia la línea Madrid-Irún. El de Castejón a Alsasua, el de Pamplona a San Sebastián, el del Bidasoa, el de Estella a Vitoria en construcción, y aun el del Irati afluyen al ferrocarril Madrid-Irún. Puede decirse que no hay en Navarra una vía férrea que sirva para otra cosa. Cómo explicar esto?

Será tan absurdo como se quiera el reconocer los formidables

esfuerzos que se han hecho para contrariar a la Naturaleza, trazando vías principales por sitios apartados de los lugares más ventajosos para su construcción. En esta cuestión de los caminos, como en tantas otras, no ha sido precisamente la lógica la directora de los esfuerzos en España. Y ahí están los hechos para demostrarlo. De esta suerte, Navarra es un ejemplo de reacción, bien desgraciada, por cierto, del hombre contra el ambiente geográfico. Pero las cosas caen del lado hacia el cual se inclinan. Y si Navarra ya no puede poner remedio con ferrocarriles a la situación que se le ha creado, el papel que el automovilismo reserva a las carreteras le permitirá, si se da cuenta a tiempo de lo que realmente le conviene, recobrar la importancia que le asigna la Geografía.

En nuestra modesta opinión, la solución inmediata, que tiene la ventaja de ser más económica y de poderse llevar a la práctica casi sin obstáculo es la de construir la carretera desde Eugui a Urepel atravesando los Alduides y, a la vez, modificando y mejorando la existente entre Pamplona y Eugui. El rápido incremento del transporte automóvil, al que vemos competir con el ferrocarril en la misma Navarra (líneas del Plazaola, de Alsasua a Tudela, del Bidasoa, de Tudela a Tarazona y del Irati), reserva a las carreteras un gran porvenir. Hasta el punto de que, al dirigirse ahora la Excm. Diputación a los pueblos recorridos por el ferrocarril que se proyecta entre Pamplona y Logroño por Estella para que digan cómo contribuirán a ayudar a la construcción de ese ferrocarril, los pueblos han contestado con ofertas que apenas suponen nada. Y es que todos esos pueblos están muy bien servidos por, diversas líneas de automóviles y se dan cuenta de que saldrían ganando muy poco con el ferrocarril proyectado. Pues bien. Si Navarra cuenta con una buena carretera que lleve a Francia más directa y cómodamente que por los puertos de Velate a Ibañeta el tráfico del valle del Ebro y el que afluya de Castilla, puede dejar a un lado el proyecto de ferrocarril directo por los Alduides, tan difícil de realizar y tan problemático en sus resultados.

Aunque también en esto, como en todo, no deja de haber aves de mal agüero. Una persona (bastante enterada, por otra parte, de estas cosas circulatorias) nos afirmaba muy seriamente que tampoco sería posible la ejecución de la carretera de los Alduides por oponerse a ello razones estratégicas. Nosotros, sin más que oirlo, rechazamos este despropósito porque conocemos a los militares españoles y sabemos que tienen, por lo menos, sentido común. Cómo vamos

a hacerles la ofensa de suponer que esa nueva vía pone en peligro la seguridad de España cuando sólo en Navarra hay otras tres carreteras internacionales? Sería injusto. Tanto valdría afirmar que hoy, con aeroplanos y potente artillería de largo alcance, las murallas de Pamplona, pongo por ejemplo, sirven para algo. No. Los militares españoles saben muy bien que ese nuevo paso a través de los Pirineos, si podía servir para que Francia invadiese a España, también podía ser utilizado para que España entrara en Francia por el mismo



FOT. 18.—Puente en la carretera a Francia por Baztán, cerca de Arre, sobre el río Ulzama.

sitio. Además, en caso de guerra, no le hacía falta a Francia forzar ningún paso. Con bombardear nuestros puertos apenas defendidos y desembarcar en cualquier punto de nuestras casi desamparadas costas podían introducirse en nuestro territorio sin molestarse apenas. Pero sobre todo, esas razones estratégicas que se achacan a los militares españoles para impedir la construcción de la carretera Pamplona-Alduides no pueden invocarse porque hacen muy

poco favor al Ejército español. Conocida de todos es su valentía y el hecho de oponerse a la apertura de ese nuevo camino lo colocaría en la actitud del que se siente derrotado antes de entrar en batalla. Eso sería pensar en la retirada antes de combatir. Otro argumento que se nos ocurre para creer en la imposibilidad de la existencia de esas razones estratégicas es que Francia no pone ningún obstáculo a esa carretera. Y España va a ser menos? Otra cosa supondría temor en el Ejército español, lo cual es absurdo. Y aun prescindiendo de otras razones, como el fomento de la riqueza del país, los militares españoles (no tenemos derecho a ofenderles suponiendo otra cosa) estarían siempre dispuestos, con valor y decisión, a contrarrestar eficazmente cualquier ataque dirigido por la nueva vía. No habrá, pues, estamos seguros, dificultades por ese lado para la construcción de la carretera de los Alduides.

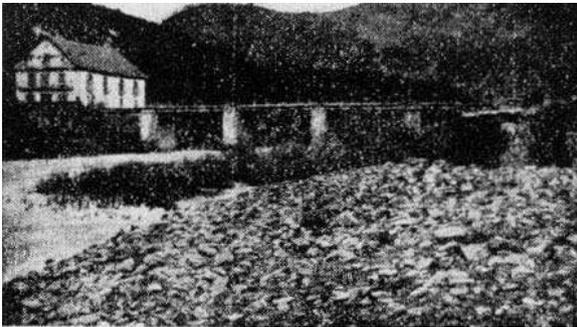
Queda por ver si el trazado ofrece obstáculos insuperables. Lejos de ello, y prescindiendo de Port-Bou, la carretera atravesaría los Pirineos por el lugar más accesible de toda la cadena. Sólo habría que remontar el curso del Arga casi hasta sus orígenes y de allí hasta Urepel la distancia es muy corta. Es también el paso más bajo de toda la cordillera. De modo que las dificultades técnicas serían muy pequeñas.

Como que el paso por los Alduides o sus cercanías ha sido siempre el preferido a través de la Historia. Los romanos que, como es sabido, construyeron una extensísima red de vías y calzadas para unir a Roma con el Imperio, nos proporcionan el primer ejemplo de un camino permanente entre España y Francia. Para la mejor comprensión de cuanto vamos a decir incluimos dos gráficos, los números 6 y 7, que se refieren el primero a las vías romanas de España y el segundo a las de Navarra. Del examen de esos dos gráficos resulta un hecho indiscutible: el de la existencia de una importantísima vía que, atravesando Navarra, entraba en Francia por los Alduides para seguir por Dax a Burdeos. Ciertamente, existía otro camino de España a Dax: el que llegaba a esta población desde Zaragoza, pasando por Jaca y Beneharnum. Pero es de creer que no sería tan frecuentado como el de Navarra, pues debía de atravesar el actual puerto de Canfranc, mucho más elevado y peligroso que el de los Alduides.

Finalmente, otras dos vías conducían de España a Francia: una que remontaba el curso del Segre y la otra que marchaba desde Gerona.

Examinando el gráfico del Instituto Agostini se nota que todas las vías de España aflúan a las cuatro ya citadas. Las dos primeras recogían el tráfico de la zona española situada al N. de las sierras de Guadarrama, Gata y Estrella, mientras que toda la zona de Andalucía, Castilla la Nueva, Extremadura y Levante parecía afluir a las vías del Segre y de Gerona.

Quedaba una importante vía: la que desde Lisboa iba hasta Zaragoza pasando por Mérida, Toledo y Calatayud. La continuación del viaje a Francia por esta vía podía hacerse por las vías navarras y aragonesa o por las catalanas indistintamente. De la dirección del viaje decidiría el objetivo final de éste. Si era Roma se marcharía por las vías catalanas y en otro caso, por la navarra o la aragonesa.



FOT. 19.—Puente en Arive.

Nótese también la privilegiada situación de Zaragoza. Puede decirse que en ella confluyen las vías de toda España.

Es también curioso notar el carácter de las cuatro vías romanas que atravesaban los Pirineos. Dos de ellas, la de Alduides y la de Gerona, estarían abiertas todo el año. Las otras, la de Canfranc y la del Segre, a mucha mayor altura, serían intransitables o poco menos en el invierno. Parece que los romanos querían prever el caso de que algunas de las salidas fáciles quedasen cerradas por un ataque y construyeron otras que, si bien mucho más difíciles, estaban distantes de las primeras y atravesaban los Pirineos por la parte más accesible de lo más áspero de éstos.

La comparación del gráfico de Agostini con el de Altadill arroja algunas diferencias en lo que toca a Navarra. En el primero Santacara (Cara) está unido a Pamplona directamente. Altadill no señala esta vía. Otra diferencia está en la dirección de la vía que de Santacara va a Zaragoza. Altadill la hace pasar por Tudela y Agostini no. Por último, una tercera diferencia la da la vía Alamo o Atondo-San Sebastián, señalada en Agostini y no en Altadill. Pero todas estas diferencias, además de dejar firme nuestra tesis, no suponen necesariamente error ni en Agostini ni en Altadill. El primero señala las vías que se supone existieron y el segundo las que él mismo ha comprobado sobre el terreno. Puede suceder que las vías marcadas por Agostini hayan existido, pero Altadill no ha encontrado vestigios más que de las indicadas por él.

De todos modos, el hecho esencial es que la comunicación de la mitad septentrional de la España romana con el resto de Europa se hacía principalmente por los Alduides, pues racionalmente cabe pensar que el puerto de Canfranc ofrecía muchas más dificultades. Y como es de suponer que los romanos obraron sin prejuicio alguno al escoger esta vía para atravesar los Pirineos, lógicamente se deduce que lo habrían hecho por hallarla la más cómoda y practicable.

Los ferrocarriles actuales españoles siguen, en su mayor parte y en líneas generales, el trazado de las vías romanas, según puede comprobarse confrontando el gráfico de Agostini con un mapa moderno de España. Sin embargo, hay diferencias, producidas por varias causas entre las cuales mencionaremos sólo una: la distinta importancia que ahora y en tiempo de los romanos han tenido algunos puntos. Así sucede con Mérida y Madrid entre otros.

Esto quizá explicase el hecho de que los romanos no hubieran construido, según Agostini, una vía directa entre Toledo y los Alduides, equivalente a la actual línea directa Madrid-Alduides. Los maticos de la Demanda y del Moncayo, tierras difíciles y pobres, no debían de compensar la construcción de una vía que las atravesara. El actual ferrocarril Madrid-Irún parece seguir el mismo principio. Pero algo más adelante de Vitoria, al entrar en Navarra, la cosa cambia. La vía romana llegaba a Pamplona y salía a Francia por los Alduides. El ferrocarril retrocede violentamente en Alsasua y después de vencer la divisoria de aguas con un trazado largo, difícil y muy costoso, se acerca al mar en San Sebastián y penetra en Francia por Irún.

Muchas razones se han dado para justificar este recorrido, mas,

a nuestro juicio, ninguna es geográfica. Intereses locales, intereses de la defensa, intereses comerciales y de otras clases. Pero el hecho geográfico está bien claro: no hay paso de los Pirineos occidentales más fácil que el de los Alduides. Los romanos no tenían que atender entonces a intereses como los muy fuertes existentes ahora y se decidieron libremente por la solución más cómoda: los Alduides.

No obstante, como hemos tratado de demostrar antes, nos parece una locura tratar de construir un ferrocarril directo Madrid-Alduides con el propósito de atraer a él la mayor parte del tráfico del que ahora pasa por Irún. Se han creado intereses muy poderosos y en la vida no es siempre la Geografía la que manda. Mas si la oportunidad para el ferrocarril ha pasado, no sucede lo mismo con la



FOT. 20.—La carretera de Estella a Santa Cruz de Campezu
atravesando el valle del Ega, entre Ancin y Murieta.
Al fondo Monjardín y Montejurra.

carretera. Estamos entrando en la edad del automóvil y sólo Dios sabe lo que supondrá la posesión de las mejores carreteras. Navarra cometería una de las mayores torpezas despreciando la ocasión que se le presenta con la construcción de la carretera de los Alduides.

Cuando, deshecho el Imperio romano, las relaciones con el resto de Europa habrían sido casi nulas, no dejó de haber alguna ocasión en que el valor de las rutas transpirenaicas apareció en su justa medida. Tal sucedió con una de las incursiones de Carlomagno, la que terminó con la famosa rota de Roncesvalles. Conocido es el episodio. De regreso de una de sus expediciones contra los árabes de España, la retaguardia del ejército de Carlomagno fué atacada

por los vascos en las inmediaciones de Roncesvalles y destrozada. Entre los que perecieron se hallaba el famoso Roldán. Era el año 778. Y nótese cómo Carlomagno, al atravesar un territorio hostil, elige el paso de Roncesvalles para entrar en Francia. Es de suponer que no atendería a otra cosa que a la rapidez, a la comodidad y a la seguridad al decidirse por él. Luego debe pensarse en que el camino de Roncesvalles era el punto mejor para atravesar los Pirineos.

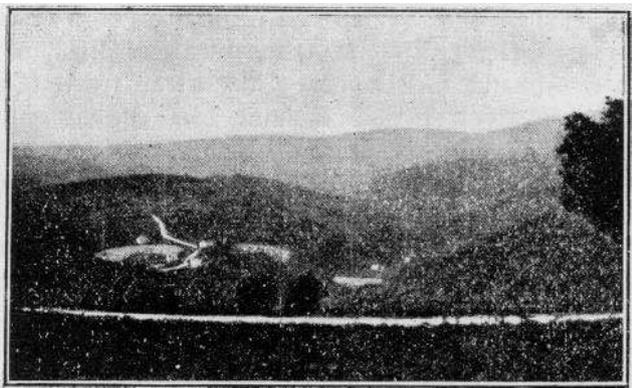
Claro es que no todos coinciden en localizar en el mismo punto el lugar de la famosa rota. Mr. Joseph Bédier aleja la acción del barranco de Valcarlos para llevarla algo más al Este, al puerto de Bentarte o de Cisa, que parle también de Roncesvalles. Pero Campión, en su documentadísimo estudio «La canción de Roldán. Algunas anotaciones al estudio de Mr. Joseph Bédier sobre la «Chanson de Roland» (Euskariana, Quinta serie, Pamplona, 1915) refuta victoriosamente la opinión de Bédier y sitúa el lugar de la batalla entre Roncesvalles y Valcarlos (véase el gráfico n.º 8). Pero ambas autoridades coinciden en que Carlomagno pasó por Roncesvalles, que es lo importante para nuestra tesis.

Otro fenómeno histórico considerable pone de manifiesto el valor del paso de Roncesvalles. Y este fenómeno sí que viene a cuento en nuestro trabajo pues se trata de un hecho de carácter exclusivamente circulatorio. Nos referimos a las peregrinaciones europeas a Santiago de Compostela. Es evidente que los peregrinos elegirían en su viaje la ruta más directa y cómoda entre todas. Pues bien. Esa ruta pasaba por Roncesvalles y a ella obedece la existencia de la magnífica abadía que aún existe allí. Según la «Guía de los Peregrinos», citada por Campión en el estudio mencionado, éstos subían a Roncesvalles por el puerto de Ibañeta o por el de Bentarte o Cisa (véase el gráfico n.º 9). Por espacio de muchos años innumerables peregrinos atravesaron Navarra y pasaron de o a Francia por Roncesvalles.

Y cuando, mucho más tarde, las guerras utilizaron los caminos internacionales, el paso de Roncesvalles mantuvo su importante papel. Bédier, citado por Campión en el estudio a que hemos hecho mención, dice acerca del puerto de Bentarte o de Cisa, que sale de Roncesvalles: «Es un camino de cresta, en algunas partes una pista ancha..... por mucho que llueva, el agua se escurre en seguida.. Así en todos los tiempos le frecuentaron las tropas que querían pasar de Francia a España, o al revés: hoy le llaman camino de la artillería y también camino de Napoleón, porque Soult le atravesó».

Y casi en nuestros tiempos, Campión habla así de otro acontecimiento: «En la «deshecha» carlista de la última guerra civil D. Carlos, escoltado por los batallones forasteros (castellanos, aragoneses, etc.) penetró en Francia por Valcarlos y Arnegi: entonces no estaba aún construída la carretera».

Ciertamente, Roncesvalles no es los Alduides. Y no tenemos datos para explicar porqué el primero ha sido preferido a los segundos. Quizás el estar menos poblados diera la preferencia a Roncesvalles. Y quizás también, mientras el tráfico se mantuvo por caminos de herradura, se buscara la brevedad en llegar a San Juan de Pie del Puerto, a costa de la comodidad, según explica estos casos Febvre. Y buena prueba de ello es el trazado de la vía romana, camino carretil, que entraba en Francia por los Alduides y no por Roncesvalles.



FOT. 21.—El puerto de Otsondo descendiendo hacia Francia.

Como quiera que sea, esperamos haber demostrado que la ruta internacional que por occidente lleva de España a Francia y viceversa tiene su paso natural por Navarra y no por otro sitio.

Hay también en Navarra otro puerto que facilita el acceso al Estado vecino. Es el de Velate. Pero su utilidad no es tan grande como el de Alduides o Roncesvalles. Porque después de Velate hay que vencer un segundo puerto que es el de Otsondo. Hoy, a pesar de ello, es más frecuentado que la carretera de Roncesvalles. La causa, sin duda, está en que conduce a Bayona y la línea férrea internacional que por allí pasa. (Fotografía n.º 21).

Ya vimos que en las Cortes de Navarra de los años 1794, 1795, 1796 y 1797 se habló de construir una carretera por Lanz y valle del Baztán a Bayona. Pero nada se hizo.

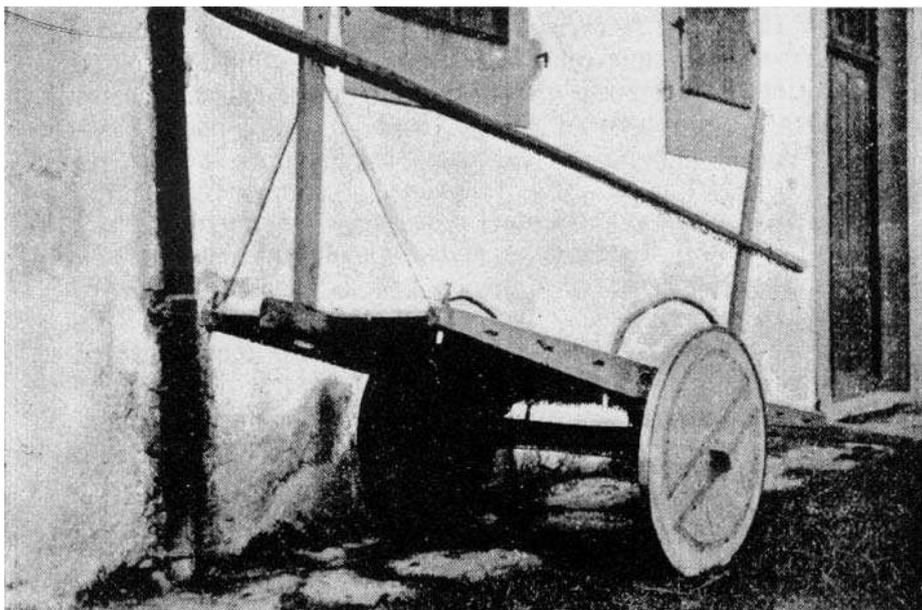
En 1817 D. José Joaquín de Aguirre, de Donamaría, presentó a la Diputación un proyecto de carretera de Pamplona a Santesteban por el puerto de Elzaburu, y de Santesteban a Irún, canalizando además el Bidasoa. D. Francisco Javier Berrueta impugnó este proyecto, diciendo que el camino propuesto por Aguirre no era ventajoso. El afirmaba que era más conveniente el trazado de Pamplona a Bayona por Elizondo, pasando por Lanz, puerto y venta de Velate (con un ramal a Santesteban por Almandoz y Mugaire), Elizondo, Maya, costado derecho del monte Otsondo y el barrio de Landibar de Urdax. (Sec. de Caminos, Leg. 6, car. 53.—Archivo de Navarra). La carretera actual sigue exactamente este recorrido, que se aparta del camino de herradura que en 1831 conducía de Pamplona a Francia por Baztán. Este pasaba por Villava, Arre, Oricain, Sorauren, Olave; Endériz, Ostiz, Burutain, Etulain, Olagüe, Lanz, Velate, Almandoz, Berroeta, Aniz, Ciga, Irurita, Elizondo y Errazu. De Velate a Errazu «aunque con cuestas sumamente pendientes y por las que con dificultad podrán subir carros de bueyes, está sin embargo bastante ancho y bien empedrado». (Sec. de Caminos, Leg. 9.º, car. 17.—Archivo de Navarra).

En 1833 fué comisionado por la Diputación el arquitecto D. Pedro de Ansoleaga para estudiar la construcción de una carretera de Pamplona a Francia por Velate, Elizondo y puerto de Otsondo, con una hijuela a Errazu. Y la de un camino de travesía, a petición de los pueblos del Bidasoa, desde Santesteban hasta Vera. (Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 10.—Archivo de Navarra).

La noticia de este trabajo puso en movimiento a una porción de pueblos. En el mismo año de 1833 los valles de Erro y Aézcoa, Valcarlos y Burguete, Roncesvalles, Sangüesa, Lumbier, Aibar, Cáseda y otros solicitaron de la Diputación que en la construcción del camino real para Francia se prefiriese la ruta de Roncesvalles a la del Baztán. (Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 11.—Archivo de Navarra). A esta petición se unió San Juan de Pie del Puerto. (Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 14.—Archivo de Navarra).

Frente a estos pueblos se pusieron los valles de Ezcabarte y Baztán, Villava, Maya, Urdax, Burlada y la Cámara de Comercio de Bayona, los cuales pidieron que el camino de Francia pasara por el Baztán (Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 12 y 13.—Archivo de Navarra).

Por fin, la Diputación dió gusto a todos construyendo la carretera del Baztán y la de Roncesvalles. Pero la primera se apartó un poco más allá de Elizondo del camino de herradura que llevaba a Francia por Errazu y se dirigió por Maya y Urdax, venciendo el puerto de Otsondo. Sin duda, la conveniencia de acercarse a Bayona y al ferrocarril internacional influyó en esta decisión.



FOT. 35.— Carro chillón de Lecumberri.

La comunicación de Castilla y el valle del Ebro con el ferrocarril Madrid-Irún.—Dirección SE. a NO.

Ya vimos antes que la situación de Navarra impone al movimiento circulatorio esta dirección que quizá sea una de las más importantes de su tráfico. Así lo demuestra el haber sido el camino

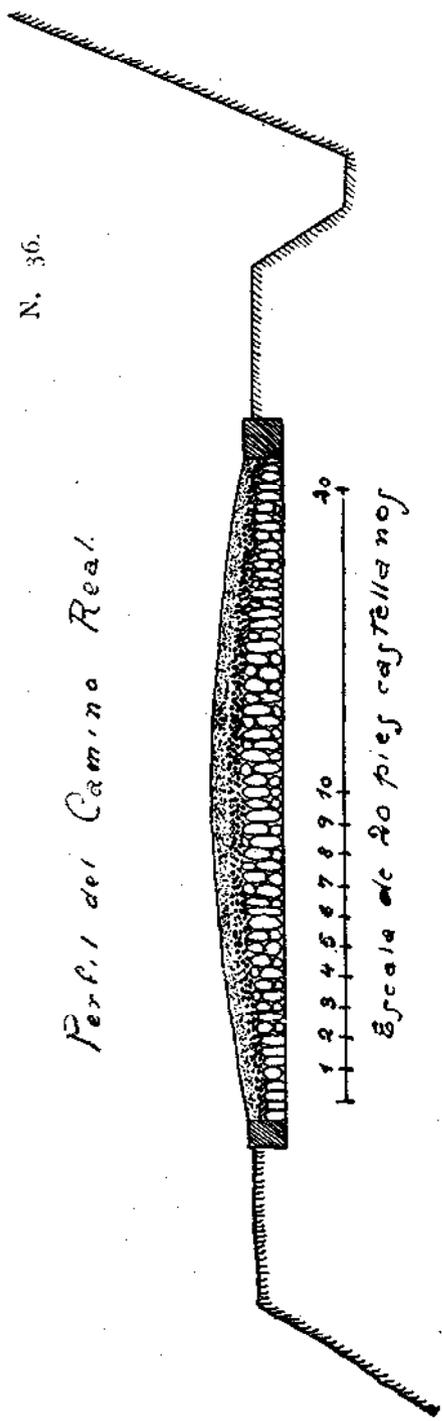
de la Ribera el primero construido con honores de carretera. (Gráfico n.º 10).

Pero antes de eso la circulación era intensa, pasando en esa dirección el correo no sólo de Aragón sino de Madrid. Efectivamente: en 1692 el Virrey de Navarra ordenó a las ciudades de Tafalla, Olite y villas de Valtierra, Arguedas, Caparroso, Barasoain y Tiebas acompañasen o diesen escolta al correo que de Pamplona iba a Tudela y viceversa con las cartas de la estafeta de Madrid y Zaragoza, pues era continuamente desvalijado y maltratado. Tafalla, Olite y Caparroso se excusaron diciendo que eso era incumbencia del correo mayor, que cobraba por ello. Tiebas dijo que sólo tenía seis vecinos y unos pocos caseros y que si se les obligaba a escoltar el correo abandonando su trabajo, tendrían todos que trasladarse a otros pueblos para poder vivir, antes que cumplir esa orden. (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 37.—Archivo de Navarra). La Diputación pidió reparo de agravio contra la orden del Virrey, pero éste acordó en 13 de Enero de 1693 que las ciudades y villas mencionadas diesen escolta al correo. (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 41.—Archivo de Navarra).

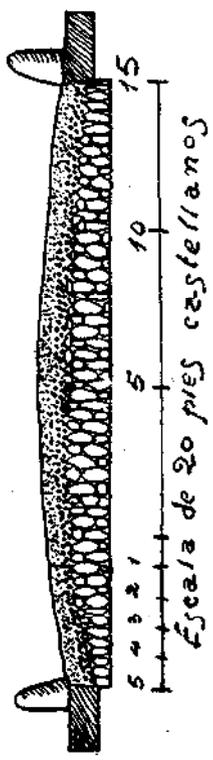
Como ya sabemos, el camino de la Ribera fué construído por el conde de Gages en los años 1752 y 1753. En 1757 se redactó un plan para la conservación del nuevo camino real desde Aragón a Guipúzcoa y del ramal para Castilla. En él se establecía lo, siguiente: «Se consideran en este camino dos ramos a la entrada del Reino: uno que viene de Castilla y otro de Aragón; en lo demás corre recto hasta Pamplona y desde Pamplona se continúa pero más estrecho y de herradura hasta Guipúzcoa». En ese camino había cinco pasos precisos: el puente de Tudela, la barca de Castejón, el puente de Caparroso, Tafalla y Pamplona. Había también siete puentes: el de Zaragoza, el de Ribotas y el de las Limas en el término de Tudela, el de Pueyo, el de Mendivil, el de Noain y otro Junto a Pamplona. El camino medía 22 leguas desde Pamplona a Aragón y 20 hasta Castilla. Para obtener los fondos necesarios a su conservación se proponía el establecimiento en cada uno de los cinco pasos de un impuesto sobre los que viajaran en coches, calesas, galeras, carros, a caballo o con caballerías de carga. Se establecía también que los presidiarios de Pamplona trabajarían dos días en los caminos. Se dividía el camino en nueve trozos: de Pamplona a Barasoain, de aquí a las peñas de Olite, de aquí a la huerta de Caparroso, desde éste hasta su muga por la Bardena, de ésta hasta Valtierra, de aquí

N. 36.

Perfil del Camino Real.



Corte del Camino Real.



Año 1784. — Perfiles sobre el modo que debían construirse los caminos Reales en este Reyno (de Navarra), sacados por el Arquitecto D. Santos Angel de Ochandategu e Iñano (Osc. de Caminos, Leg. 3.ª, eni. 8. Archivo de Navarra).

hasta la casa de Murillo y de ésta hasta Mallén. En el de Castilla, desde Valtierra hasta Corella y de aquí hasta la frontera de Castilla. Al frente de cada uno de esos trozos se ponía un superintendente que tendría por facultades vigilar y notificar las reparaciones necesarias, ordenando las urgentes y tomando los hombres y materiales que le hicieren falta y pudiendo plantar árboles en los caminos y en los vagos colindantes hasta 30 pasos. Estos superintendentes deberían ser personas «de la mayor recomendación de los lugares» aunque capaces por su salud de pasear a menudo los terrenos, y no habían de cobrar retribución alguna. (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 76.—Archivo de Navarra).

En el mismo año el Virrey conde de Gages ordenó se colocasen en los nuevos caminos «mojones de piedra de cantería numerados de las leguas, y notados en ellos los Pueblos destinados en adelante a la manutención de la porción de camino que le pertenece». Las leguas debían medir 6.000 varas del Marco de Burgos, que «se pueden andar en una hora de camino a paso regular» (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 74.—Archivo de Navarra).

En 1766 el camino de Gages pasaba por los siguientes puntos: Noain, Venta Vieja, Venta Blanca, Tiebas, Venta de las Campanas, venta de Unzué, venta de Olóriz, Mendivil, Barasoain y su venta, ventas de Garinoain, venta del Pueyo, Tafalla, Olite y su venta de San Miguel, venta de Murillete, venta de las Arcas, Falces, Peralta, Marcilla, Villafranca, Milagro, Caparroso, Cadreita, Valtierra, Arguedas, venta del Yugo, Tudela, Ablitas, Cascante, Cortes, Fitero, Cintruénigo, Corella y venta de Castejón. Damos estos nombres tal como los encontramos en el documento; pero ese recorrido es absurdo a partir de la venta de Murillete. El que en dicho documento encontramos correspondiente al camino de herradura de Guipúzcoa sigue el trazado de la carretera actual. Pasaba por Berrioplano Sarasate, Izurdiaga, Nueva venta de Erice, Venta Nueva de Urriza, Irurzun, Latasa, venta de Latasa, Arruiz, Lecumberri, Azpiroz, Gorriti y Areso (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 8.—Archivo de Navarra).

Pero el tránsito imponía nuevas exigencias y en los años 1785 y 1786 se reparó a conciencia el camino de Pamplona a Aragón y Castilla, al mismo tiempo que se construía el de Guipúzcoa (gráfico n.º 10). (Sec. de Caminos, Leg. 3.º—Archivo de Navarra).

En el camino de Gages existía un gran trozo completamente

despoblado. Era al pasar por las Bardenas. El sitio se prestaba para que los salteadores de caminos hiciesen de las suyas. Por eso en 1805 la Diputación pidió al Virrey destinase una partida de un cabo y cuatro soldados de caballería a la venta de las Bardenas



FOT. 27.—El ferrocarril del Plazaola y la carretera en el puerto de Huici.

para seguridad de los caminantes. El Virrey lo ordenó así. (Sec. de Caminos, Leg. 6.º, car. 5.—Archivo de Navarra).

También del camino de Castilla se oye hablar tempranamente. En 1621 Pedro de Uscarres, correo mayor de Navarra, comunicó

a la Diputación su convenio con el correo mayor de Madrid para dirigir la correspondencia desde Pamplona a la Corte en cinco días y medio por el camino de Agreda, en lugar de once y doce días que tardaba por el antiguo. (Sec. de Caminos, leg. 1.º, car. 19).—Archivo de Navarra).

Siglo y medio más tarde, en 1788, hallamos un caso que prueba con toda evidencia la ceguera e ignorancia de Navarra en esta cuestión de los caminos, tan importante para ella. El Intendente de Soria intentó construir un camino de Madrid a Francia por Soria, que entraba en Navarra por Lodosa y se dirigió a la Diputación de Navarra comunicándoselo. Era la ocasión propicia para que Navarra tuviera la vía directa de Madrid a Francia. Bien. Pues Navarra cerró los ojos y no quiso discurrir. Su contestación al Intendente de Soria es simplemente estúpida. Alegó que estando ya construido y en buen estado el camino de la Ribera, muy adelantado el de Guipúzcoa y empezado el de Tolosa a Navarra, se utilizaran estas vías para continuar la que Soria proyectaba hasta Madrid (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 60.—Archivo de Navarra). Era una solución que no había por qué proponer, puesto que Soria podía decidirse por ella cuando quisiera. Pero, sobre todo, era la pérdida de la ocasión para que el camino directo de Madrid a Francia por Navarra fuera una realidad. Y lejos de sacar partido de las ventajas de su situación topográfica, Navarra, torpemente, se las entregaba a otros.

Privada de sus grandes objetivos finales, Madrid y Francia, la vía de Castilla no tuvo gran importancia. «el paso por dicha Barca (la de Castejón) está reducido estos últimos años a dos o tres galeras por mes; algunas caballerías por Navidad que de ésta (Pamplona) van a Madrid; y a algún carro que pasan a Corella, los que en las grandes avenidas siguen de Pamplona hasta Tudela, y de esta ciudad van a Cintruénigo siguiendo su camino para Madrid, aunque con tres leguas de rodeo» (Informe sobre los Caminos Reales y demás del Reyno de Navarra.—Año 1834.—Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 55.—Archivo de Navarra). La falta de puente en Castejón es una prueba más de lo mismo.

Otro camino tenía Castilla para comunicarse con Francia. Era el que desde Logroño llegaba a Pamplona. En 1780 este camino pasaba por Zizur Menor, Guendulain, Astrain, portillo de Undiano, Legarda, Puente la Reina, Mañeru, Cirauqui, alto de Lorca, Estella, Ayegui, Azqueta, Urbiola, Los Arcos, Sansol, el Poyo y Viana.

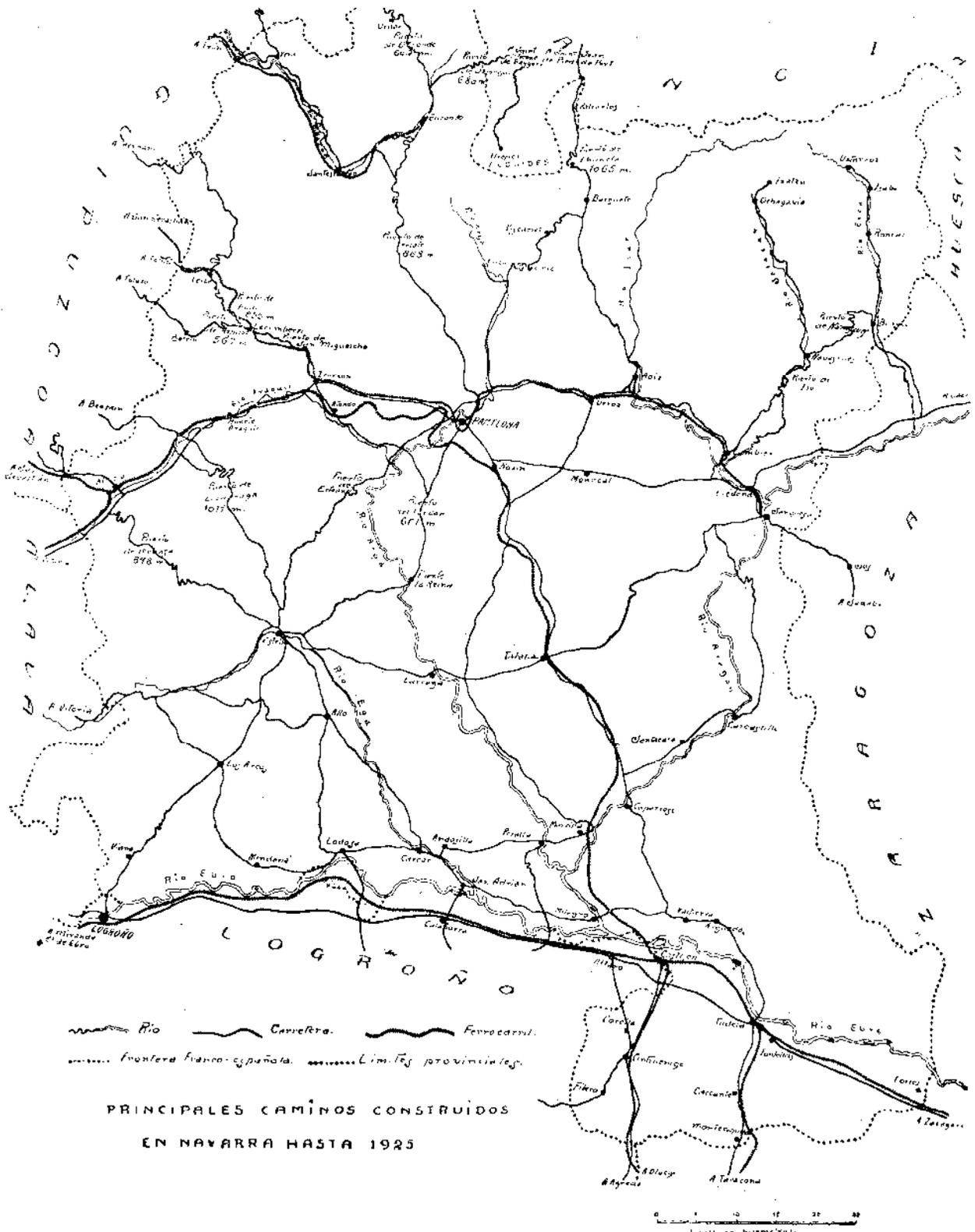
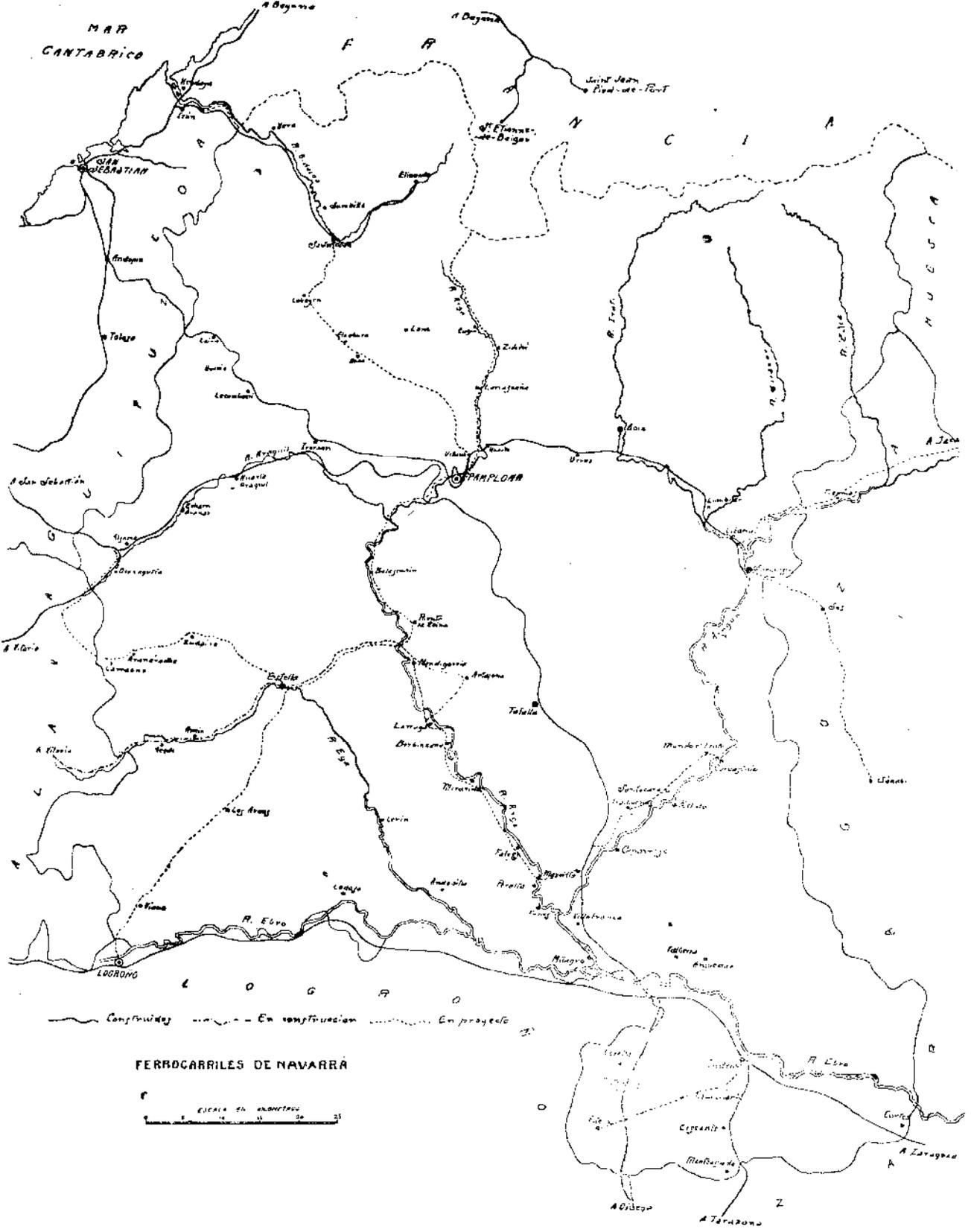


Gráfico n.º 1.



MARR
CANTABRICO

F R

N C I A

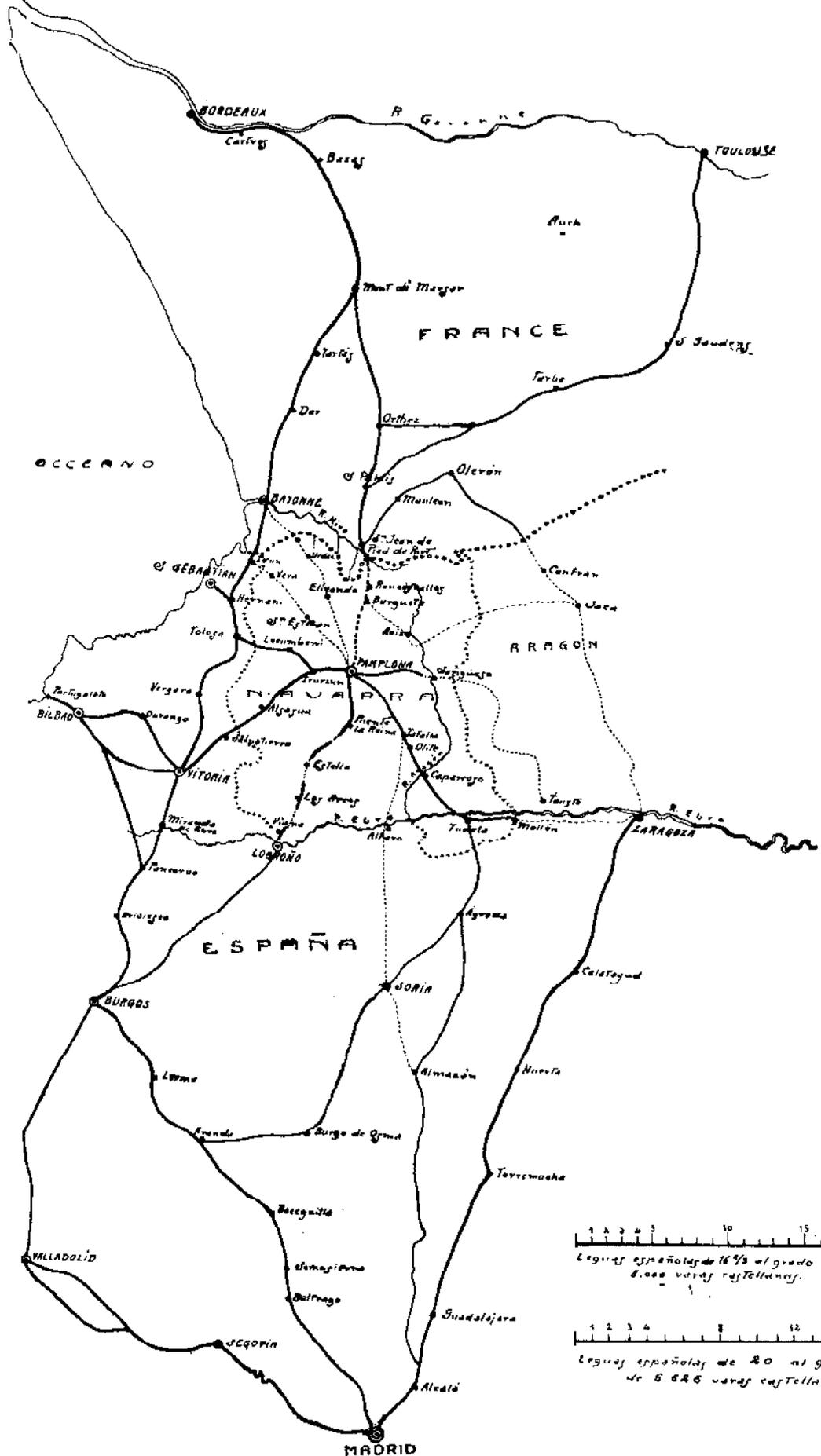
L O G R O

FERRCARRILES DE NAVARRA

ESCALA EN METROS

0 10 20 25

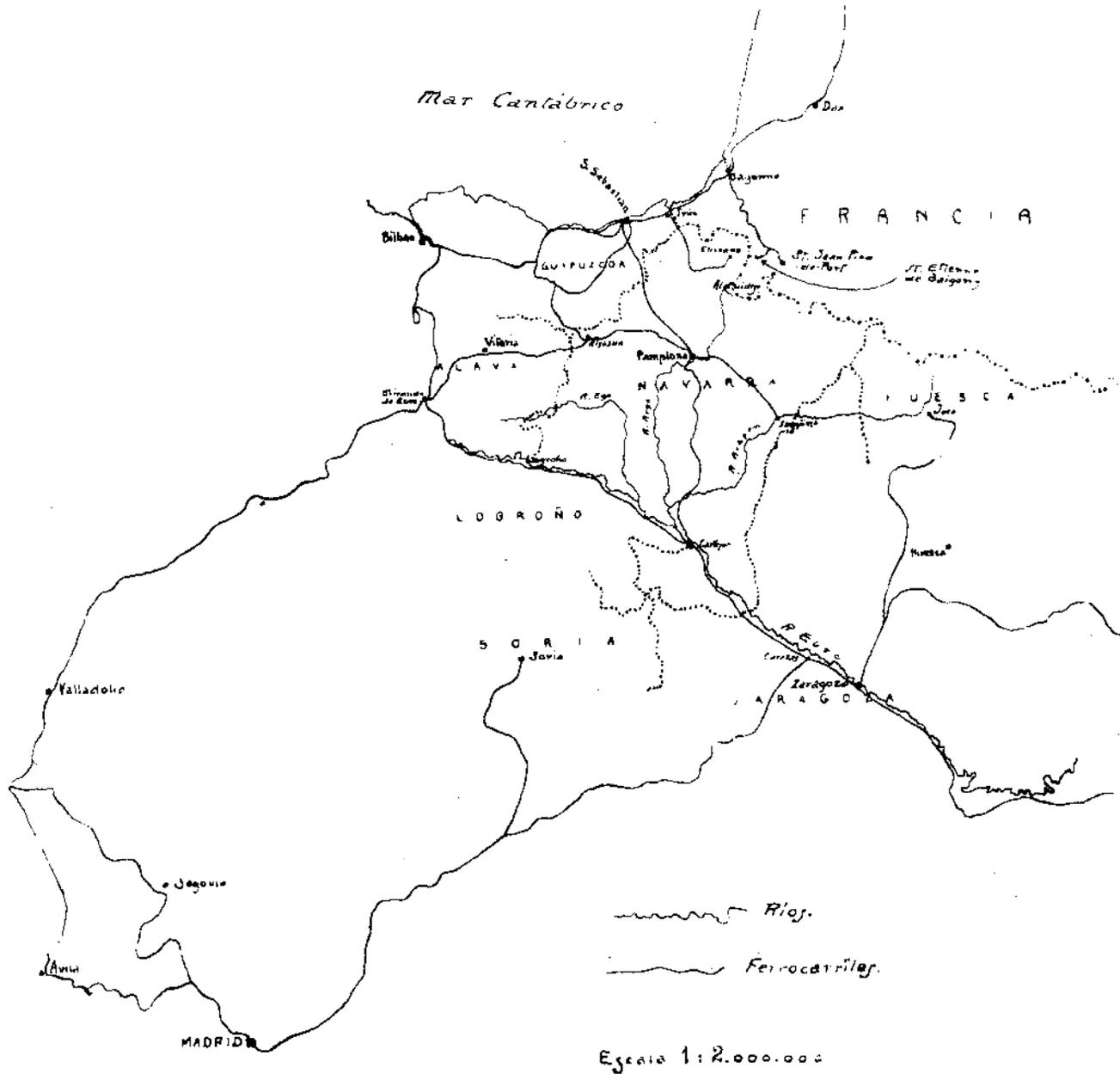
Construidas En construccion En proyecto



- Caminos reales.
- Caminos carreteros, y departamentales en Francia.
- Caminos de herradura.
- Camino a Francia por Roncesvalles en proyecto.
- Límites de Navarra.
- Límites entre Francia y España.

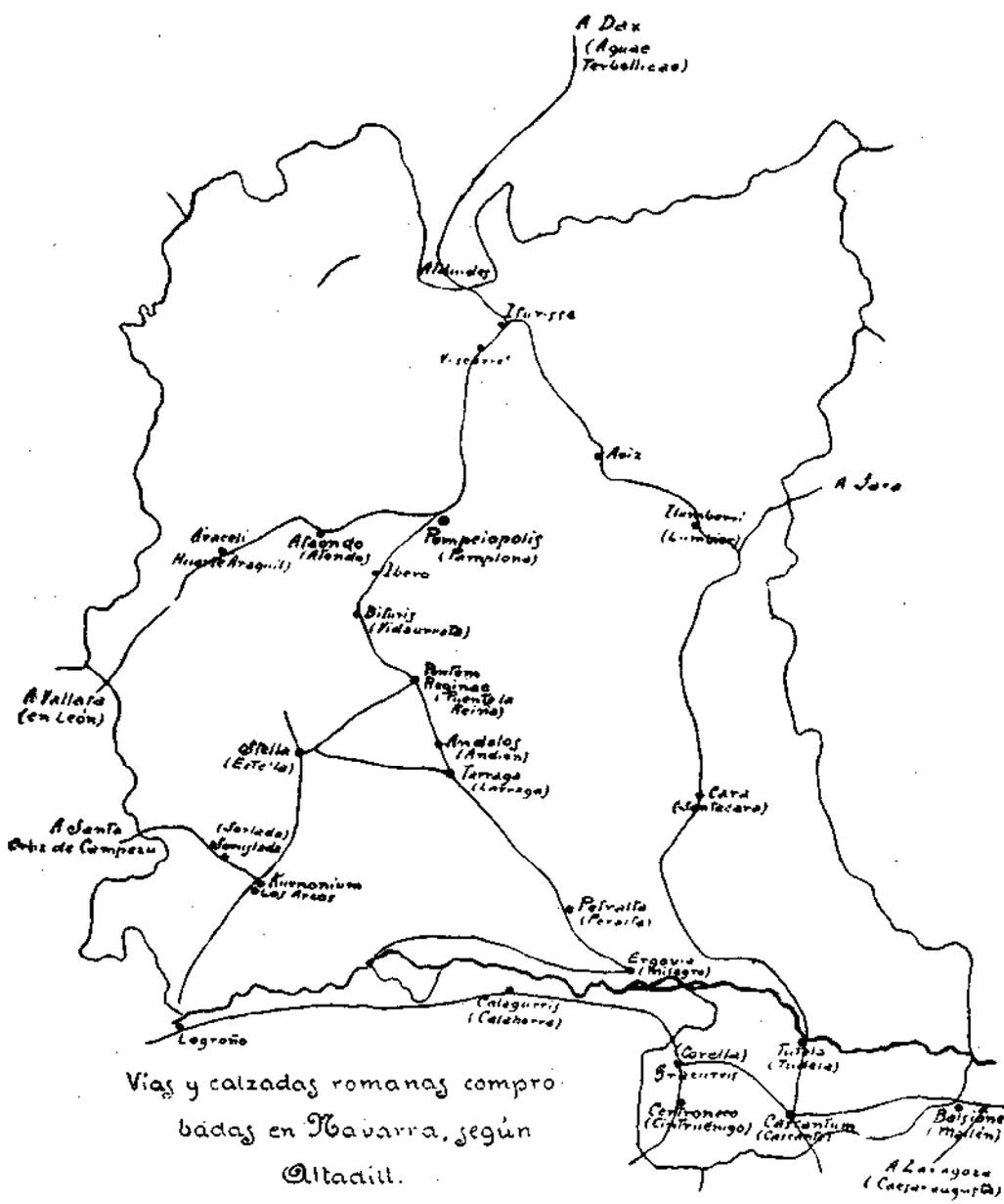
Pamplona Mérea 8 de 1834
 Jaso de Nagusia Arz^o

PLANO DE PARTE DE LOS REYNOS DE ESPAÑA Y FRANCIA, QUE ACOMPAÑA AL FORMADO EN GRANDE PARA EL NUEVO CAMINO REAL DE PAMPLONA A FRANCIA POR ZUBIRI Y RONCESVALLES.



Esquema de las conexiones ferroviarias occidentales entre Madrid y Francia y situación de Navarra con respecto a ellas
 Año 1925.

Gráfico n.º 5.



Vias y calzadas romanas comprobadas en Navarra, según Altadill.

Gráfico n.º 7.

FRANCIA

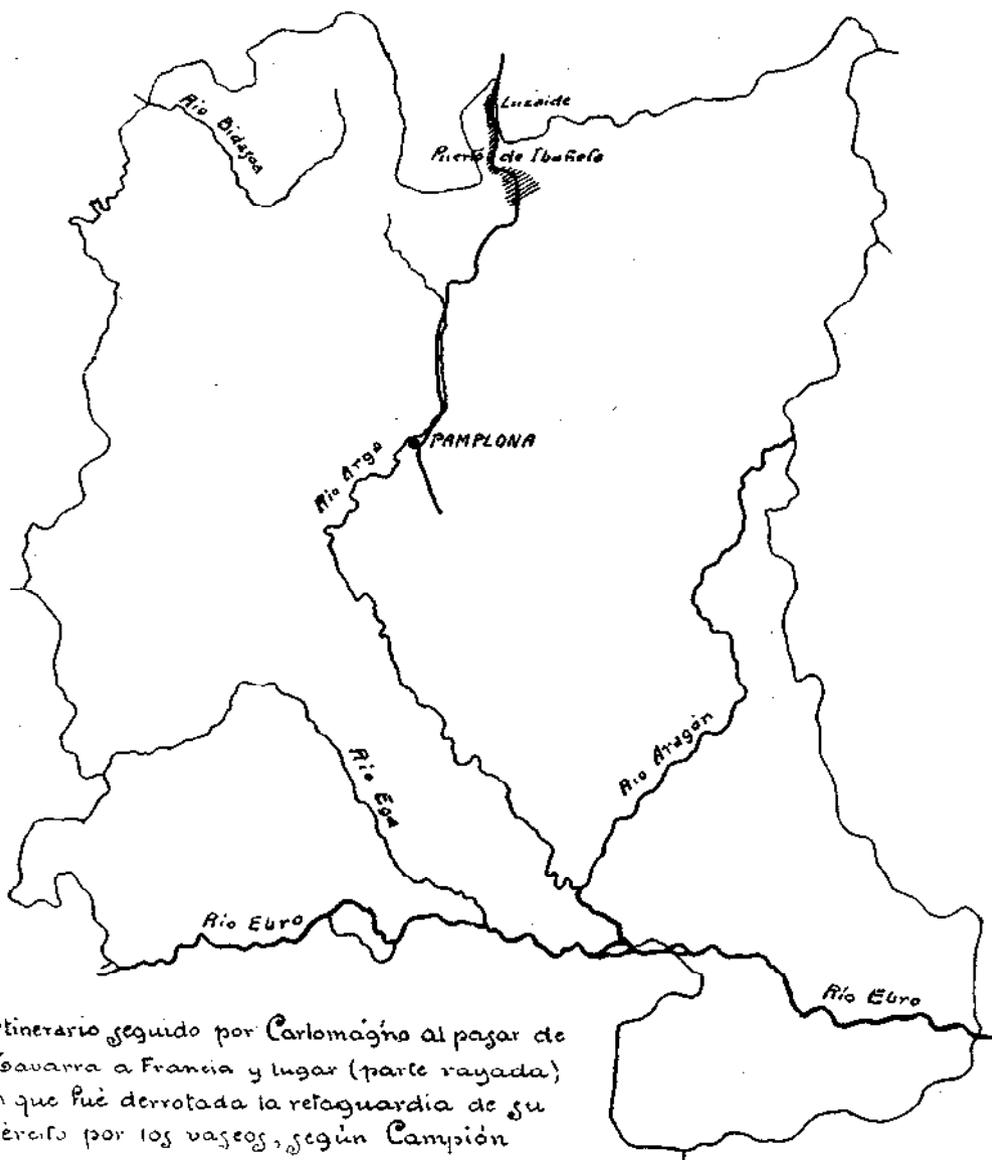
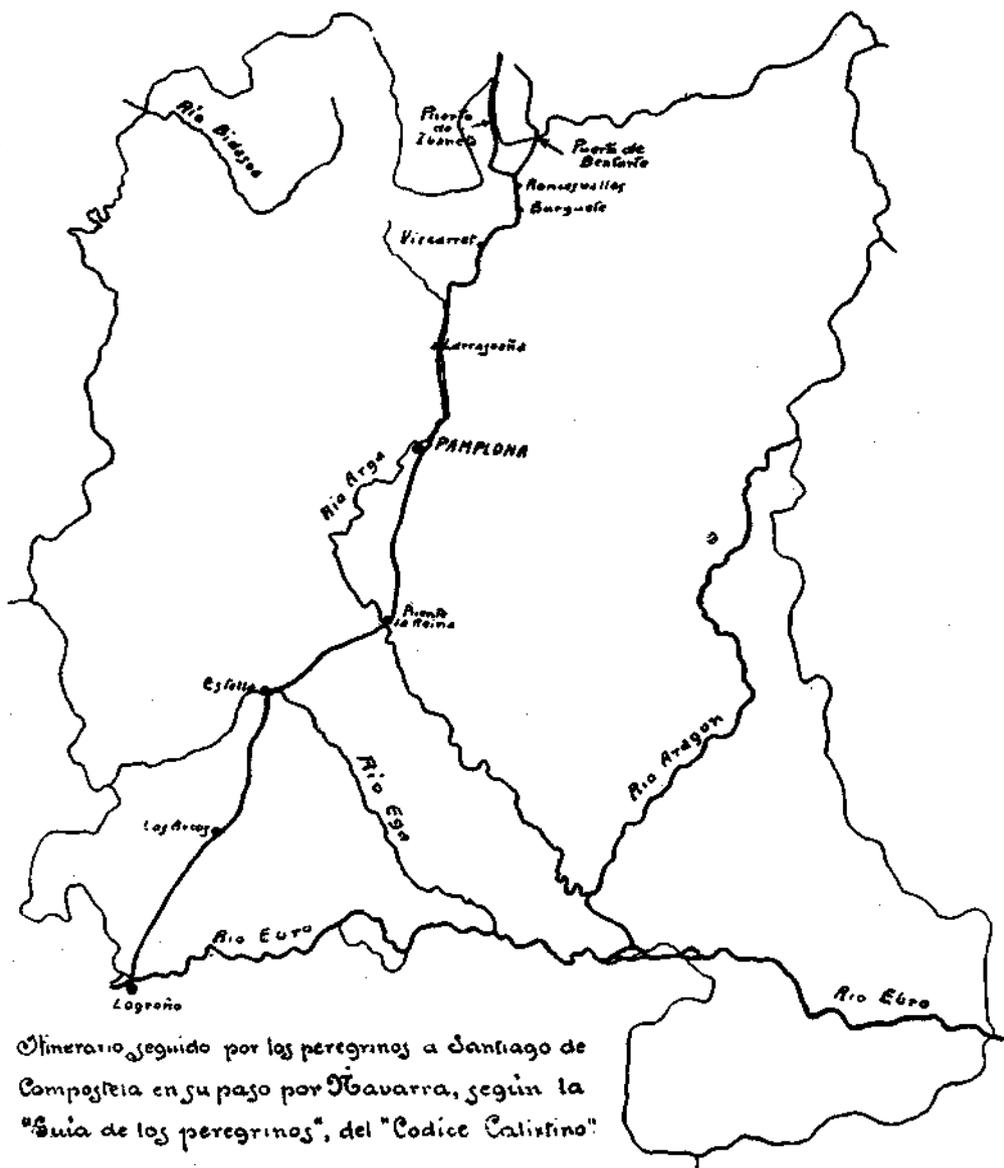


Gráfico n.º 8.

FRANCIA



Itinerario seguido por los peregrinos a Santiago de Compostela en su paso por Navarra, según la "Guía de los peregrinos", del "Códice Calistino"

Gráfico n.º 9.

Caminos reales existentes en Navarra
el año 1795

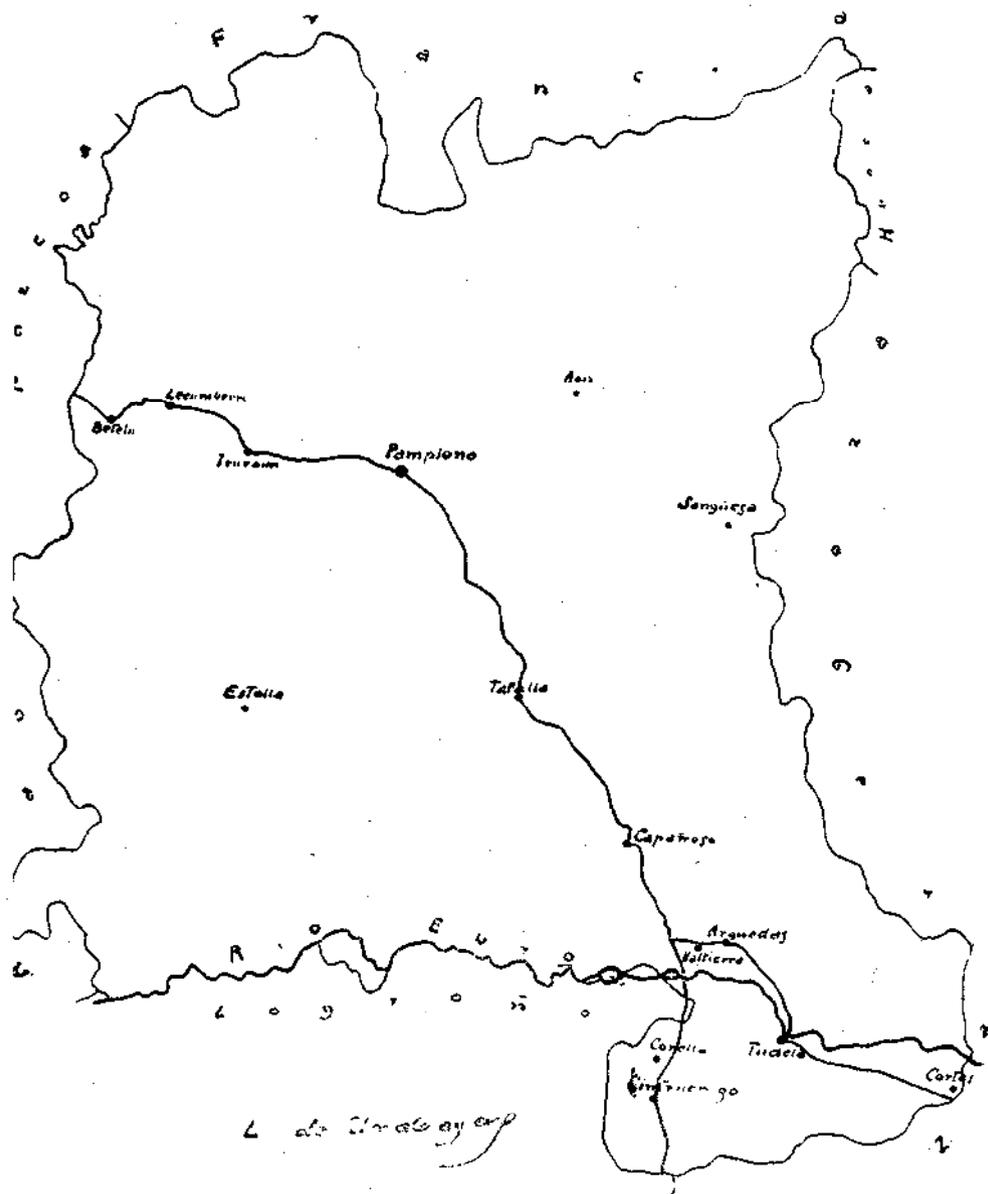


Gráfico n.º 11.

Caminos reales existentes y en construcción en
 Navarra el año 1834.

———— Caminos terminados Id en construcción.

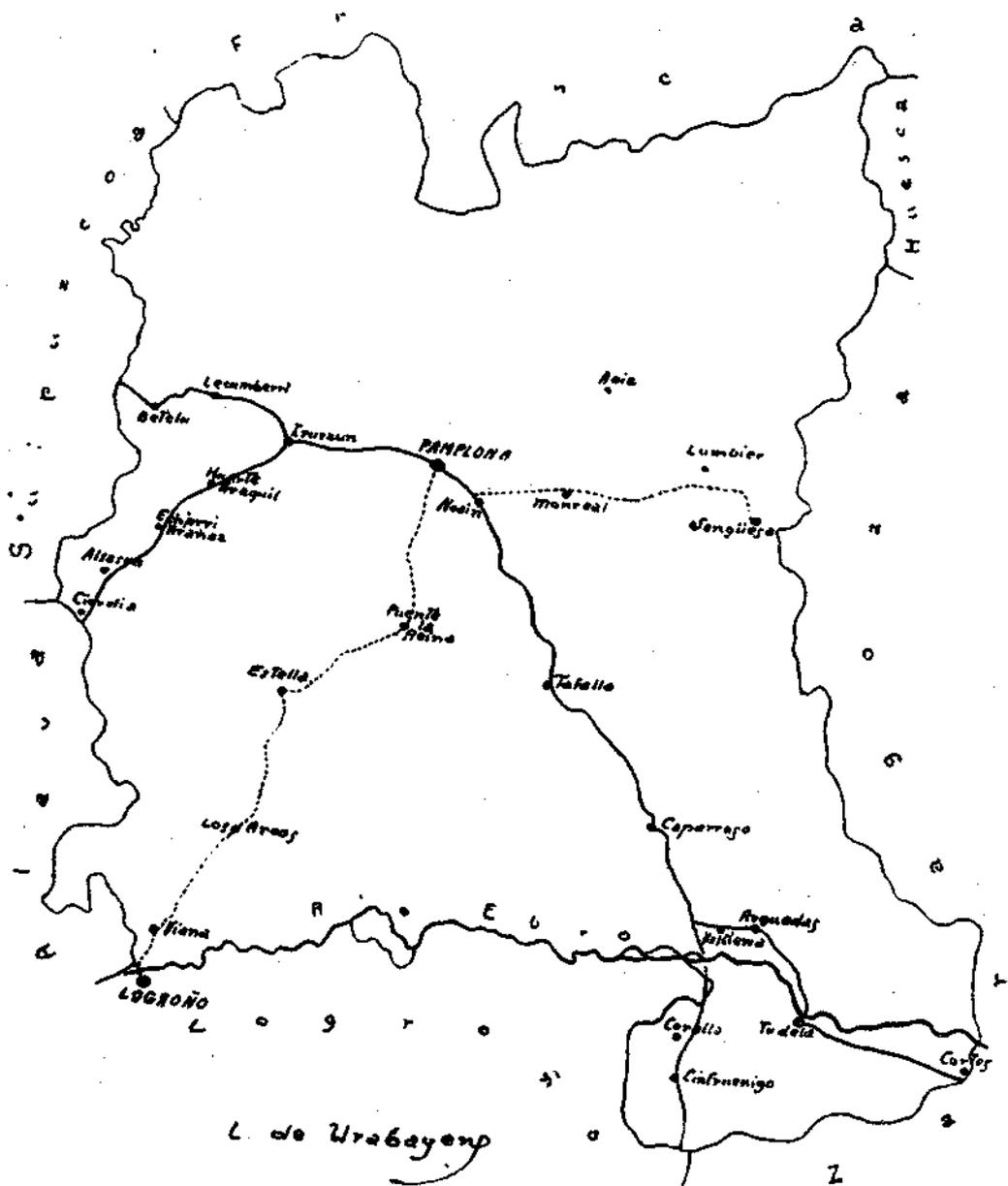


Gráfico n.º 12.

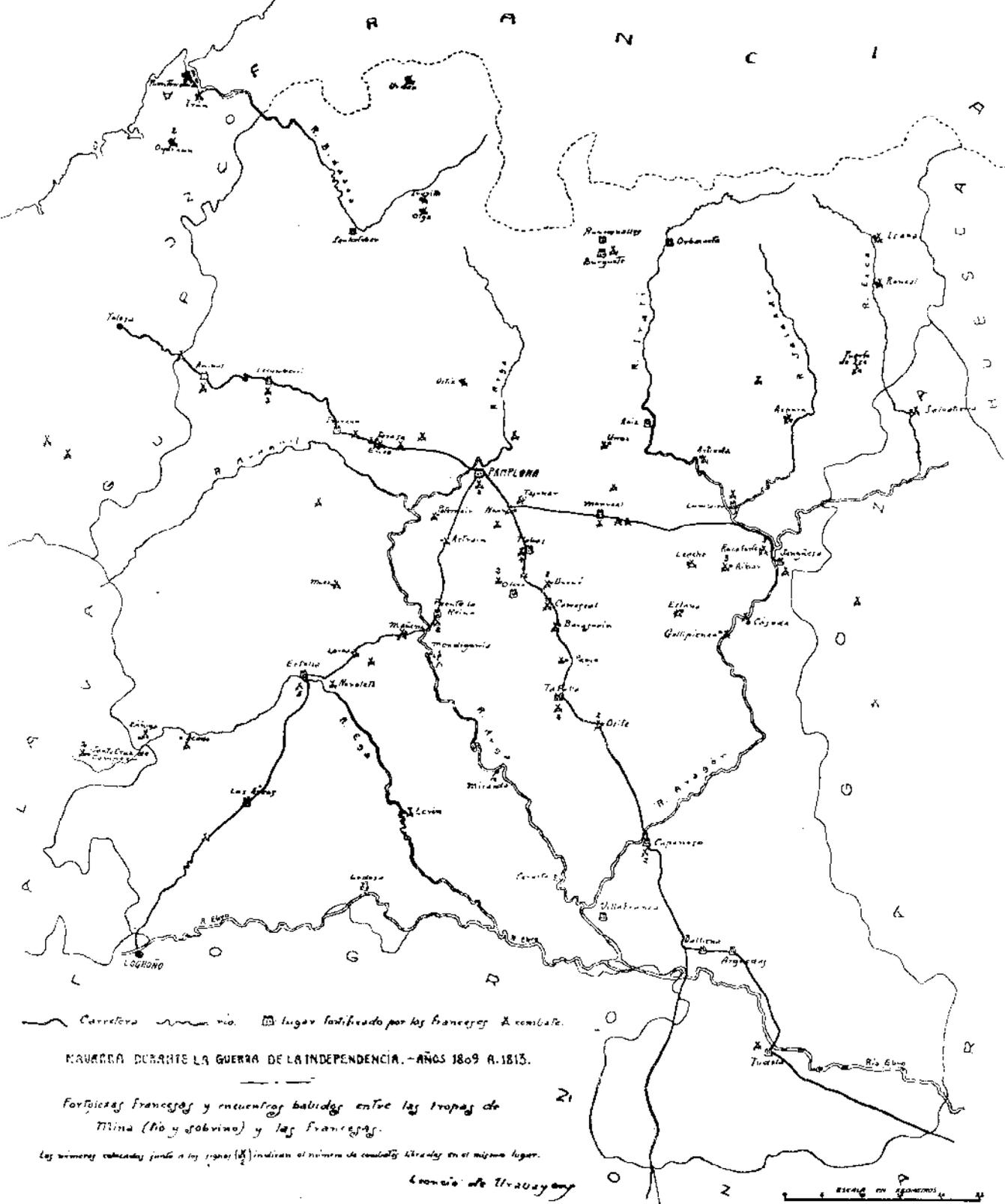
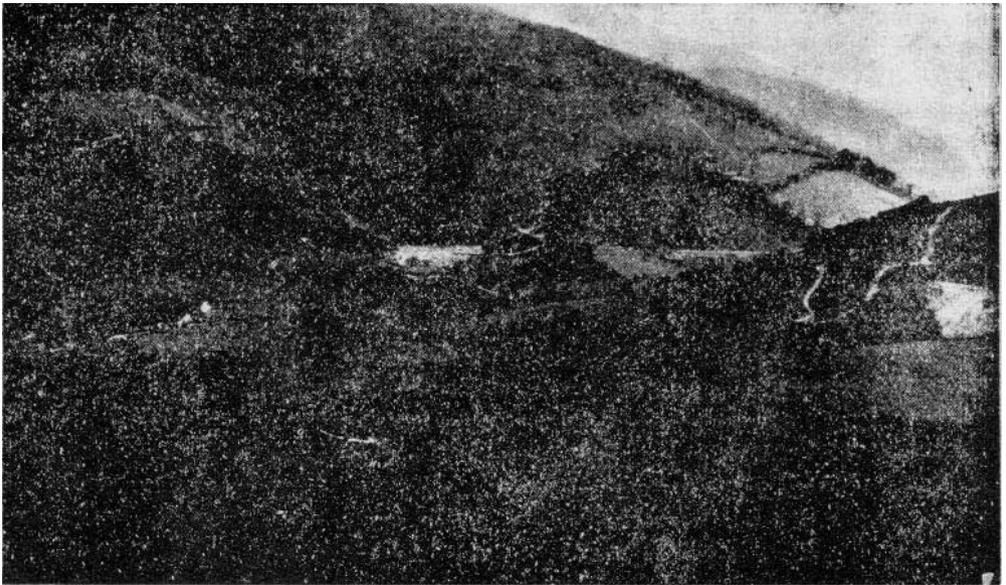


Gráfico n.º 13.

Su longitud total en Navarra era de 14 leguas y 1064 varas. Había otra vereda «por donde se puede caminar». Partía de Puente la Reina y pasaba por Mendigorriá, por bajo de Oteiza, Allo, monte de Arroniz, Lazagurriá y Viana a Logroño. Medía 14 leguas menos 600 varas. (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 20.—Archivo de Navarra).

En 1729 Estella y otros pueblos solicitaron de la Diputación la construcción de las carreteras Pamplona-Logroño y Pamplona-Sangüesa. (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 66.—Archivo de Navarra).

En 1790 volvieron a insistir ante el Rey Estella, Viana, Puente



FOT. 28.—El ferrocarril del Plazao!a en el puerto de Huici.

la Reina, Mendigorriá, Mañeru y Cirauqui para que la Diputación construyera la carretera de Pamplona a Logroño. La Diputación alegó no poder hacer el nuevo gran gasto que eso suponía. (Sec. de Caminos, Leg. 4.º car. 2.—Archivo de Navarra). Pero el Rey resolvió que se construyese desde, luego esa carretera y el Conde de Floridablanca se lo comunicó así a la Diputación. (Sec. de Caminos, Leg. 4.º, car. 6.—Archivo de Navarra).

En 1799 se estaba ya trabajando en las carreteras Pamplona-Logroño y Pamplona-Sangüesa (Sec. de Caminos, Leg. 5.º, car. 5.—Archivo de Navarra). El jornal que se pagaba a los obreros era de 2 reales y medio diarios (Sec. de Caminos, Leg. 5.º, car. 5.—Archivo de Navarra).

Pero estas carreteras estuvieron largo tiempo sin concluir. En 1832 se acordó terminarlas (Sec. de Caminos, Leg. 9.º, car. 34.—Archivo de Navarra).

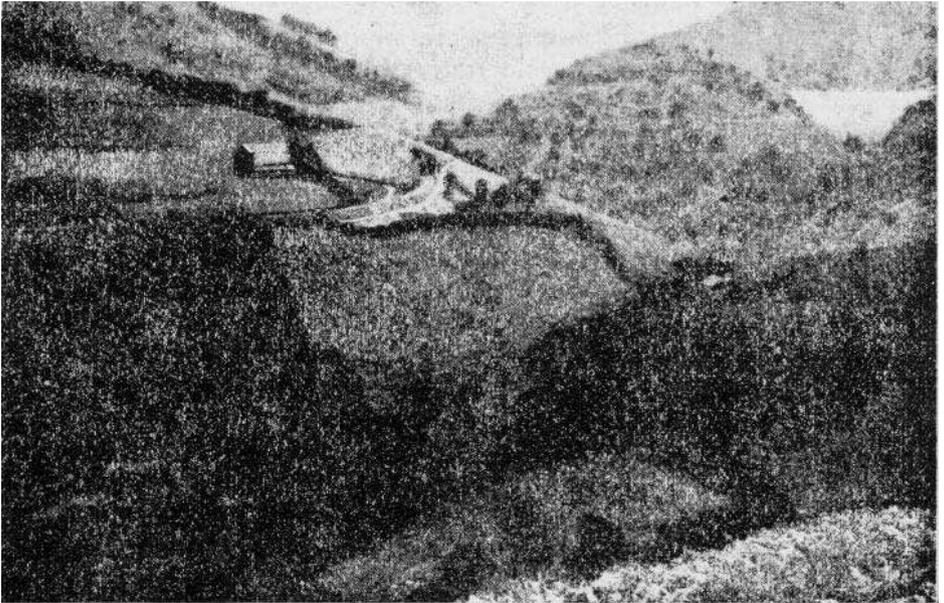
Las relaciones entre Navarra y Guipúzcoa se mantenían también desde muy antiguo. En 1624 el correo mayor en Irún Juan de Arbelay solicitaba de las Cortes de Navarra ordenasen el arreglo del camino desde la barca de Endaralas (Endarlaza) hasta Pamplona. (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, cas. 21.—Archivo de Navarra).

D. Serapio Múgica, en el capítulo III, Hidrografía, del tomo correspondiente a Guipúzcoa de la Geografía General del País Vasco-Navarro, nos habla de los esfuerzos hechos por Guipúzcoa para atraerse el comercio de Navarra y Aragón. Esfuerzos que degeneraron en un verdadero pugilato entre Fuenterrabía, San Sebastián y otros pueblos, pero que, por lo menos, revelaban una clara visión del problema que las comunicaciones planteaban a Guipúzcoa. Esta se ha mantenido siempre despierta y vigilante mientras Navarra dormía.

El comercio era activo. En 1702 se exportaban de Navarra por los puertos secos y fronteras de Francia de 11 a 12.000 sacos de lana y se importaban por dichas fronteras 6.000 cargas de mercaderías y comestibles (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 46.—Archivo de Navarra). En 1756 se exportaban de Navarra a Guipúzcoa vinos, granos, y otros víveres y se importaba pescado fresco, salado y otros géneros (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 71.—Archivo de Navarra). En 1786 Guipúzcoa importaba de Navarra trigo, legumbres, lana y pieles y exportaba a Navarra hierro y pescado, del cual se consumía anualmente en Pamplona cerca de 50.000 pesos (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 41.—Archivo de Navarra).

El primer camino carretil a Guipúzcoa de que se habló fué el proyectado por el ingeniero D. Alonso González en una exposición que dirigid a las Cortes de Navarra en 1702. En ella preconizaba la conveniencia y posibilidad de unir Pamplona con Fuenterrabía por medio de un camino hasta Santesteban y desde aquí hasta Fuenterrabía por el Bidasoa, haciéndolo navegable. Según el reconocimiento que practicó, había dos caminos de Pamplona a San-

testehan. Uno iba por los Berrios, Arostegui, Lizaso, Alcoz, términos de Uretaco, Ataca, Vidagorrieta, Larremear, Ateazeta y Ezpela y por el puerto de Mendichiqui. Este camino costaría 3500 ducados. El otro camino iba por Villava, Arre, Sorauren, Osabide, Ostiz, Olagüe, Lanz, por el paraje llamado Arricurieta del monte de Odoloa, Golbaia, Venta Char y Gastelu. Costaría 4260 ducados. Este camino «aunque algo más largo es más llano y de suelo más firme que el de los Berrios». El río Bidasoa pensaba canalizarlo con 21 esclusas.



FO T. 29.— El ferrocarril del Plazaola en el puerto de Huici.

Las personas que por encargo del Reino informaron sobre este proyecto lo encontraron viable y propusieron para su realización varios arbitrios: uno sobre las mercancías que circularon sobre las nuevas vías y en su defecto, un «repartimiento sobre los hombres de negocios y demás interesados en el beneficio de dicho camino», juzgando también conveniente pedir a los pueblos interesados que contribuyesen de algún modo. Las Cinco Villas de la Montaña se opusieron

a la construcción de esas vías, alegando que el camino a Santesteban estaría impracticable gran parte del año por ser el terreno flojo y continuadas las aguas y nieves. En cuanto al canal, decían que la violencia de la corriente en las crecidas se llevaría las presas. Que con ello se abriría el paso a cualquiera invasión enemiga. Que el río inundaría las heredades de las Villas, por ser poco profundo el cauce. Que la pesca del salmón por medio de nasas, que daba considerable renta a Lesaca y Vera, sería imposible. Y que desde Santesteban a Enderlaza el río corre muy estrechado y contiguo a él el camino, que quedaría inundado, sin poder llevarlo por otro sitio. (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 46.—Archivo de Navarra).

Con ser graves estos inconvenientes no fueron ellos, sin embargo, la causa de que este proyecto fracasase, sino la oposición que la misma Guipúzcoa le hizo, según nos cuenta Múgica en la obra antes citada.

Los deseos de Guipúzcoa eran traer el camino de Navarra más al interior. En 1757 Berástegui pidió a Navarra se transformase en carretil el camino de herradura que por Areso y Leiza iba a Lecumberri. Pero Navarra no pudo acceder a ello por oponerse una R. O. de 1.º de Noviembre de 1750 que mandaba fuese ese camino de herradura «por convenir así su subsistencia al Real Servicio». (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 79—Archivo de Navarra).

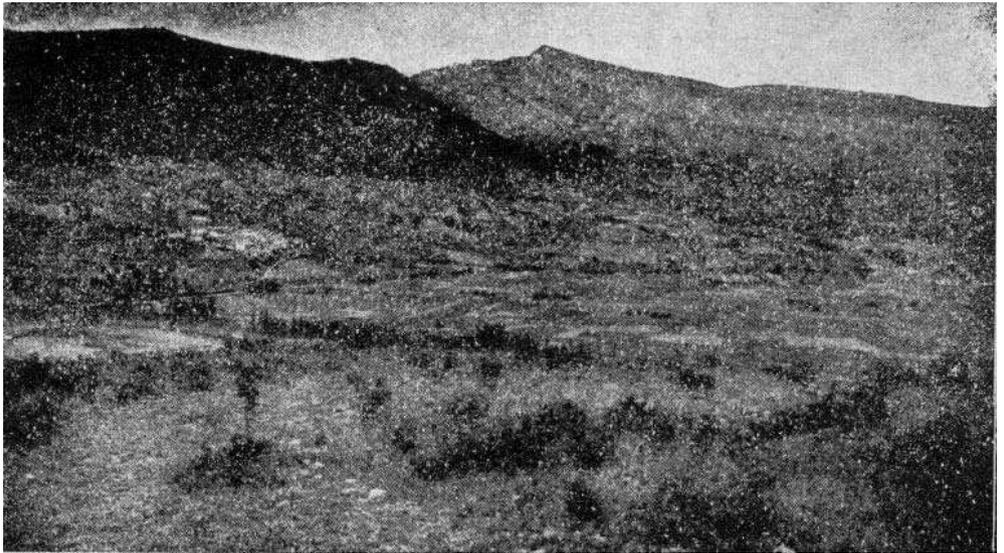
En 1780 el camino al interior de Guipúzcoa va a ser un hecho. Ochandategui, el Director de Caminos de Navarra, propone a la Diputación la construcción de una carretera a San Sebastián siguiendo los caminos entonces existentes por Lecumberri, Azpiroz, Gorriti y Areso o por Azpiroz, Lezaeta, Betelu, Arriba y Atallo. (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 26.—Archivo de Navarra).

Y en 1781 nos topamos con otra grave falta de Navarra. Sus Cortes resolvieron entonces abrir un camino de comunicación desde Pamplona a Bayona. llevándolo por los Alduides. Pero se presentó un obstáculo: no estaban delimitados los Alduides. Y en lugar de insistir hasta vencer todas las dificultades, se fueron por la línea de menor resistencia y desistieron del proyecto, acordando construir el camino de Pamplona a Tolosa «porque llegando a Tolosa —decían con una candidez rayana en la tontería— es aquella villa el punto de reunión, donde se comunican los dos caminos de España y Francia». (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 12.—Archivo de Navarra).

Por fin, en 1785 comenzó la construcción del camino de Pamplona a Guipúzcoa por Betelu, estando la dirección de las obras a cargo

de D. Santos Angel de Ochandategui e Ituño, arquitecto y Director de Caminos de Navarra.

En el mismo año se presentó un proyecto que variaba el de Ochandategui, llevando la carretera de Guipúzcoa desde Irurzun a Lecumberri por Echeberri, Ichasperri, Eguiarreta, Madoz, Oderiz, Astiz y Alli, es decir, evitando el desfiladero de las Dos Hermanas y el puerto de San Miguelcho. Ochandategui aconsejó se desechara por ser el puerto de Amadoz muy elevado y muy incómodo para



FOT. 30.—La carretera de Belascoain a Ororbia atravesando el valle de Echauri. Sobre la peña del tondo se encarama la que cruza el puerto de Echauri.

el invierno, por las nieves y ventiscas, y ser extraordinariamente escarpada su falda al S. (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 32.—Archivo de Navarra).

Como a la vez que se construía el camino de Guipúzcoa se había reparado el de la Ribera, la Diputación se vió necesitada de fondos para atender a los grandes gastos ocasionados, pues los arbitrios implantados eran insuficientes por el momento. Entonces, por mediación del Conde de Floridablanca, la Diputación obtuvo del

Banco Nacional de San Carlos 100.000 pesos de a 128 cuartos al 4'5 por ciento para acabar de construir aquellos caminos. (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 37.—Archivo de Navarra).

Sin embargo, las obras no fueron como una seda. En el mismo año de 1785 ordenaba el Conde de Floridablanca se continuase la construcción del camino de Guipúzcoa, a pesar de los, inconvenientes militares y políticos puestos por el Jefe de Ingenieros de Pamplona para impedir su ejecución (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 24. Archivo de Navarra).

En 1789 la Diputación solicitó se le permitiera cortar una esquina del baluarte de Gonzaga para dar entrada en Pamplona por el Porta? Nuevo a la carretera de Guipúzcoa; pero el Rey denegó la petición, a informe de los militares, permitiendo sólo la construcción del muro actual en el declive que baja junto al río (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 64.—Archivo de Navarra).

Vencidos todos los obstáculos, en Septiembre de 1789 quedó terminada la construcción de la carretera de Pamplona a Guipúzcoa por Betelu, que es la actual. (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 68.—Archivo de Navarra). (Gráfico n.º 11 y fotografía número 24).

A su vez, Guipúzcoa, comprendiendo la importancia del asunto, se esforzaba en atraer hacia sí la vía internacional. El Rey la autorizó en 1788 para tomar dinero a censo y establecer arbitrios para construir un nuevo ramal de camino de Tolosa a Navarra y hacer una reparación general del camino real de coches desde el paso de Behobia hasta el confin de Alava. (Sec. de Caminos, Leg. 3.º, car. 55.—Archivo de Navarra).

Así que, cuando las diligencias fueron establecidas, la relación del valle del Ebro con Francia quedó definitivamente canalizada por la ruta de Guipúzcoa. Los prospectos de entonces lo enuncian claramente. «Para que los viajeros que hayan de seguir su marcha a Tolosa puedan contar con una seguridad de asiento, se reservarán en Pamplona hasta la llegada de esta Diligencia, la tercera parte de los asientos que tenga el carruaje; y lo mismo se entenderá con respecto a los que lleguen de Tolosa para Tudela o Bocal Real, habiéndose combinado de manera que los viajeros que de Tolosa quieran seguir a Madrid o Francia encuentren con poca detención Diligencias para ambos puntos; y los que de Tudela quieran ir a Zaragoza por el Real Canal (Canal Imperial), serán conducidos en el mismo Coche Diligencia hasta dejarlos en el Barco extraordinario que saldrá al día inmediato de acuerdo con la empresa» (Advertencia

9.^a de la tarifa de la carrera de Pamplona al Bocal Real (Tudela) de las Reales Diligencias del Reino de Navarra.—Sec. de Caminos, Leg. 9.º, car. 42.—Archivo de Navarra).

El tráfico por el camino de Guipúzcoa debía de ser intenso, dada su importancia. Y prueba de ello es que en 1797 ese camino y el de la Ribera necesitaban una seria reparación (Sec. de Caminos, Leg. 4.º, car. 37.—Archivo de Navarra).

Otra vía afluente a la internacional y destinada a llevar a ella la circulación del valle del Ebro hacia la España del NO. fué la de Pamplona a Alsasua. Aunque de menos importancia intrínseca que la carretera de Lecumberri, la tuvo, sin embargo, porque sirvió de pauta al trazado del único ferrocarril de consideración con que cuenta Navarra y en su parte más trascendental para ella.

Existía antes un camino por esa parte que, en los años 1751 1752 y 1753, fué reparado (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, car. 78.—Archivo de Navarra).

Hacia 1832 se empezó a construir la carretera, llamada de Vitoria (Sec. de Caminos, Leg. 9.º, car. 34.—Archivo de Navarra), que se terminó rápidamente, pues a primeros de Marzo de 1833 se estableció por la Compañía de Reales Diligencias un servicio bisemanal de ida y vuelta de Vitoria a Pamplona por dicha carretera, concluida en Febrero del mismo año. (Sec. de Caminos, Leg. 10, car. 36.—Archivo de Navarra). (Gráfico n.º 12). (Fotografías núms. 25, 26 y 16).

Cuando en el tercer cuarto del siglo pasado se unió por el ferrocarril a Pamplona con la línea internacional, la Compañía del Norte buscó el acceso más fácil, prescindiendo de toda otra consideración. Llevó, pues, la vía por los valles de Araquil y Burunda hasta Alsasua, ahorrándose la construcción de las obras necesarias, pero no el paso de la divisoria de aguas y obligando al tráfico del valle del Ebro con Francia a dar un gran rodeo innecesario.

Los ferrocarriles proyectados después no han hecho sino acentuar, como ya hicimos notar antes, esa atracción ejercida por el ferrocarril internacional, que se traduce por una verdadera fuga de Navarra hacia él. El ferrocarril del Bidasoa, el de Vitoria, a Estella en construcción, el Plazaola y el Irati van a buscar al internacional, y aun mejor que buscar lo que hacen es morir en él. Y cuando en 1890 el Ingeniero D. Luis Zapata presentó a la Diputación un proyecto que ésta le había encomendado de un ferrocarril de Estella a Alsasua, decía que su objeto era poner en comunicación la Ribera

con el N. (hacia Madrid, hacia Francia y hacia las Provincias Vascas). Ya está Navarra completamente disgregada en cuestión de comunicaciones.

La comunicación con el Alto Aragón.—Dirección E. a O. :::::

Ya vimos que, a la altura del paralelo de Pamplona dos grandes valles se abren entre ésta y Lumbier. La depresión continúa hacia Jaca por el curso del río Aragón. Esas facilidades topográficas han sido aprovechadas para la construcción de los caminos ahora existentes (fotografías números 22 y 23).

En 1780 Ochandategui estudió un camino de Pamplona a Sangüesa y decía que existían dos veredas. La primera iba por cerca de Noain, Zulueta, Elorz, Monreal, Idocin, Aldunate, Nardués y puente de Jesús a Sangüesa. «Toda esta vereda se halla situada en un país llano y fácil». Medía 7 leguas y media y 780 varas. La segunda vereda iba por las ventas de Gorraiz y Azpa, Urroz, cerca de Iriso, venta de Urbicain, cerca de Indurain y puente de Lumbier, «situada en país despejado y llano». Medía 8 leguas y 340 varas. Ochandategui se pronunciaba en favor de la primera vereda para construir la carretera por estar situada en país llano y cómodo, más poblado, ser más breve y menos costosa que la de Urroz, aunque advertía que en ésta habrían de tenerse en cuenta los provechos por la conducción de los pinabetes (Sec. de Caminos, Leg. 2.º, car. 25.—Archivo de Navarra).

Ya en 1798 se sacó a subasta la construcción de la carretera Pamplona-Sangüesa por el recorrido de la primera vereda, según aconsejaba Ochandategui (Sec. de Caminos, Leg. 4.º—Archivo de Navarra). Pero su terminación, según vimos antes, no se llevó a cabo hasta mediados del siglo pasado.

La existencia de grandes bosques al N. del partido de Aoiz impulsó la construcción de una segunda carretera, que fué construida más tarde y que siguió en su trazado la marcha de la segunda vereda indicada por Ochandategui. Pero dicha carretera resultaba aún insuficiente para la explotación forestal del N. de Aoiz y a principios de este siglo se formó una poderosa Sociedad, «El Irati», que trae la madera del monte Irati por el río de igual nombre hasta Aoiz y de aquí, por un ferrocarril eléctrico, hasta Pamplona. Mas

«El Irati», notando la existencia de una corriente circulatoria que, procedente del Alto Aragón, afluye a la vía Madrid-Irún por Pamplona, prolongó su ferrocarril hasta Sangüesa con la esperanza de ver pronto construída la vía férrea Sangüesa-Jaca. Sin embargo, no sabemos lo que sucederá al abrirse el ferrocarril internacional por Canfranc. Por de pronto, ahí está, hace años, el proyecto de ferrocarril a Jaca sin poderse realizar. Y eso que es de los llamados estratégicos.

LAS COMUNICACIONES EN NAVARRA Y LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

Por su valor demostrativo para la cuestión que estamos estudiando, hemos creído conveniente incluir aquí el trabajo deducido del examen de lo ocurrido en Navarra con ocasión de la guerra sostenida por España contra las tropas napoleónicas. Las enseñanzas derivadas de él son muy importantes porque ponen de manifiesto el papel que Navarra desempeñó como lugar de paso en aquella ocasión. Se trataba, en efecto, de mantener el contacto entre Francia y el ejército invasor de España. Es decir, que entonces hubo ocasión de probar si realmente Navarra es el paso natural entre Francia y España o no. Porque las circunstancias hacían necesario prescindir de todo interés para atender exclusivamente a la seguridad y comodidad de la travesía.

Nos hemos valido para nuestro trabajo de la obra de D. Hermitio de Olóriz «Navarra en la guerra de la Independencia; biografía del guerrillero D. Francisco Espoz (Espoz y Mina) y noticia de la abolición y restablecimiento del régimen foral».—Pamplona, 1910. El resultado de nuestro trabajo está condensado en el gráfico n.º 13.

En ese gráfico pueden verse los lugares fortificados por los franceses, que les sirvieron de punto de apoyo y de concentración de tropas, como también de almacenes de víveles y de aprestos de guerra. Y a la vez, los lugares donde se verificaron combates entre los franceses y las tropas de los Minas.

Hay que tener presente que los Minas desempeñaron un importante papel en la guerra de la Independencia porque actuaron en

una de las arterias vitales que comunicaban al ejército invasor con su nación de procedencia.

En efecto, uno de los primeros lugares ocupados por los franceses fué Pamplona. Y que se daban cuenta de lo que valía lo prueba el pasaje siguiente de una carta que en 16 de Octubre de 1812 dirigía el Intendente de Navarra al Intendente general: «..... el ejército del Norte corre riesgo de perder esta plaza (Pamplona), punto el más importante en las actuales desdichadas circunstancias» (Olóriz, ob. cit., pag. 227).

En el gráfico puede verse que el mayor número de combates librados lo fué sobre la carretera, ya entonces construída, de Tudela a Tolosa. Eso prueba que la mayor circulación de tropas tuvo lugar por allí, pues es sabido que Mina mantuvo casi siempre la iniciativa en el ataque y su misión se redujo casi a hostilizar convoyes y columnas. A la vez, nótese cómo el mayor número de fortalezas están sembradas a lo largo de ese camino y de alguna de ellas, Tafalla dice Olóriz (pág. 245): «... la ciudad de Tafalla, punto que, atendida su fortaleza, era calificado de plaza de tercer orden y servía a su vez para poner en relación el Reino de Navarra con los países ultraibéricos». Y en otro sitio (pág. 170): «Era la ciudad de Tafalla una de las plazas importantes que los franceses tenían en nuestro Reino, y el principal punto de apoyo de los destacamentos encargados del cobro de contribuciones en una gran parte de la zona ribereña; serviales al propio tiempo para mantener expedita la comunicación del ejército de Navarra con los de Aragón, Valencia y Cataluña y en ella habían establecido grandes depósitos de víveres, destinados a proveer la plaza de Pamplona».

Podemos, por consiguiente, afirmar que por Navarra pasó durante aquella guerra todo el movimiento circulatorio del valle del Ebro y aun parte del de Valencia y Cataluña.

Y la vía directa Madrid-Francia?, se argüirá. Téngase presente que ya para entonces estaban construídos los caminos de Pamplona a Tolosa y sobre todo, el más importante de Madrid-Irún y los franceses no iban a ser tan lerdos que fueran a aventurarse por rutas no establecidas formalmente como la de la frontera a Pamplona y por las provincias de Soria y Guadalajara, teniendo buenos caminos por otra parte. Con todo, la existencia de fortalezas en Urdax, Santesteban, Roncesvalles, Burguete y Orbaiceta acredita que querían tener libres esos pasos y se recordará que cuando Soult pasó con la artillería lo hizo por el puerto de Bentarte y Roncesvalles.

LAS COMUNICACIONES LOCALES

Además de las líneas generales ya estudiadas Navarra posee multitud de carreteras de interés local.

Su trazado no obedece generalmente a un plan. Y así como hemos notado en las grandes líneas de Navarra la falta de una política de comunicaciones que ha sido funesta para ella, otro tanto puede observarse en los caminos locales. Bien es verdad que como las carreteras son tan abundantes, raro es el pueblo que no cuenta con alguna y no se echa de menos esa falta de plan. Pero en la Montaña se nota esa deficiencia. Así, por ejemplo, en el partido de Aoiz faltan carreteras entre los valles de Salazar y de Arce, así como algunas importantes transversales tales como la que de Ustarroz en el Roncal fuera hasta la Aézcoa por el N. del valle de Salazar; la que uniera a Eugui con la carretera de Velate, la de Ezcurra a Zubieta y la del valle de Ulzama a Labayen.

El resto de Navarra está bien servido. Particularmente la Ribera y el partido de Estella son los más favorecidos. Muchas de las carreteras del partido de Estella deben su origen a una circunstancia muy curiosa. A la terminación de la segunda guerra civil creyó la Diputación de Navarra que el Estado iba a abolir totalmente el régimen foral y hacerse cargo de todos los servicios de Navarra, entre ellos el de caminos. Entonces, aprovechándose de la situación y esperando que el Estado se haría también cargo de las deudas de Navarra, hizo un verdadero derroche trazando caminos que se construyeron sin orden ni concierto, sin sujeción a idea alguna. La Diputación pensó que, ya que lo iba a perder todo, por lo menos que entrara en el nuevo régimen con más caminos que antes, pues ya no le sería posible construirlos en lo sucesivo. En esto obraba con cordura. Pero donde ya no se veía ésta, como raramente se ha visto en la excursión histórica que hemos realizado, es en el modo de llevar esa idea a la práctica. Bien caro lo está pagando Navarra.

Un aspecto de las comunicaciones locales es particularmente interesante. Es el que se refiere a la intercomunicación de los pueblos de un Valle o Ayuntamiento. La mayor parte de ellos están ahora unidos por caminos de herradura o por malos caminos carretilles. Claro es que esto sucede en la Montaña y en la zona media,

pues en la Ribera los núcleos de población son grandes y cuentan todos con carretera. Pero esa dificultad de comunicación entre los pueblos montañoses repercute en otras esferas. La que va a ocuparnos ahora es la organización administrativa. Muchos pueblos de la Montaña y de la zona media cuentan con funcionarios propios y en otros casos unos pocos pueblos los sostienen con grave quebranto de su presupuesto. Mejorando los caminos (no se trata aquí de carreteras, sino de vías de 3 a 4 metros de ancho) podrían simplificarse muchos servicios. Así los Curas Párrocos, los Médicos, los Secretarios y aun los Maestros podían ser menos numerosos, estando, en cambio, mejor pagados que ahora, pues podrían prestar sus servicios en más pueblos, valiéndose de bicicletas o pequeños automóviles. De este modo se conseguirían dos cosas: una economía en los presupuestos rurales y una mejora en la situación de esos funcionarios.

Leoncio de URABAYEN

Desde este lugar doy las más expresivas gracias a los Sres. D. Jesús Etayo y D. José M.^a de Huarte, por las facilidades que me han dado en el curso de mis rebuscas en el Archivo de Navarra.