

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

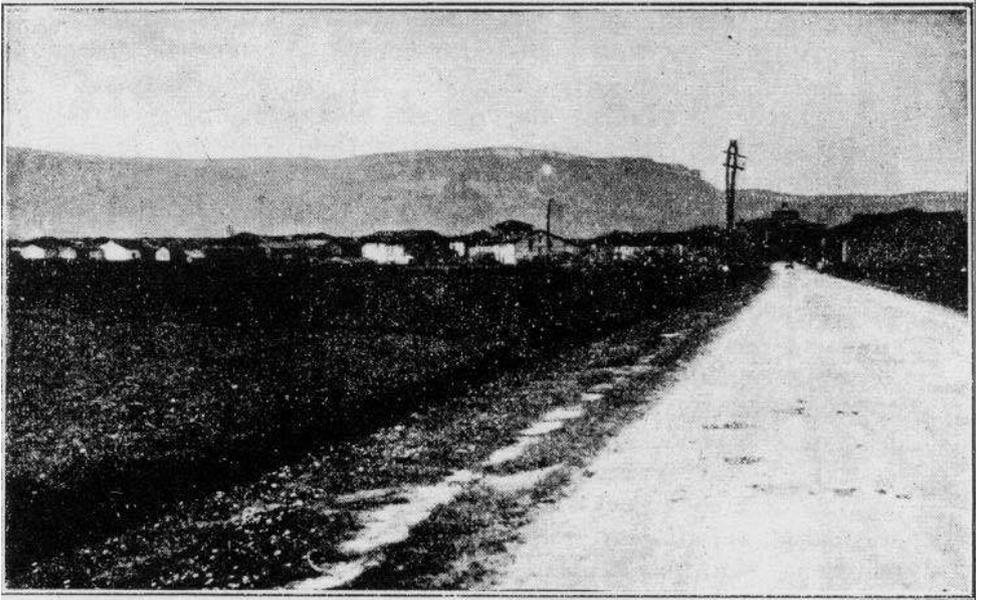
están mal suspendidos, la carretera puede seguir siendo estrecha y accidentada. Los transportes rápidos, los muelles o suspensiones perfeccionados exigen, por el contrario, vías anchas, mejor conservadas, de pendientes más regulares, de perfiles longitudinales y transversales mejor estudiados. Las posibilidades 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 respetado 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

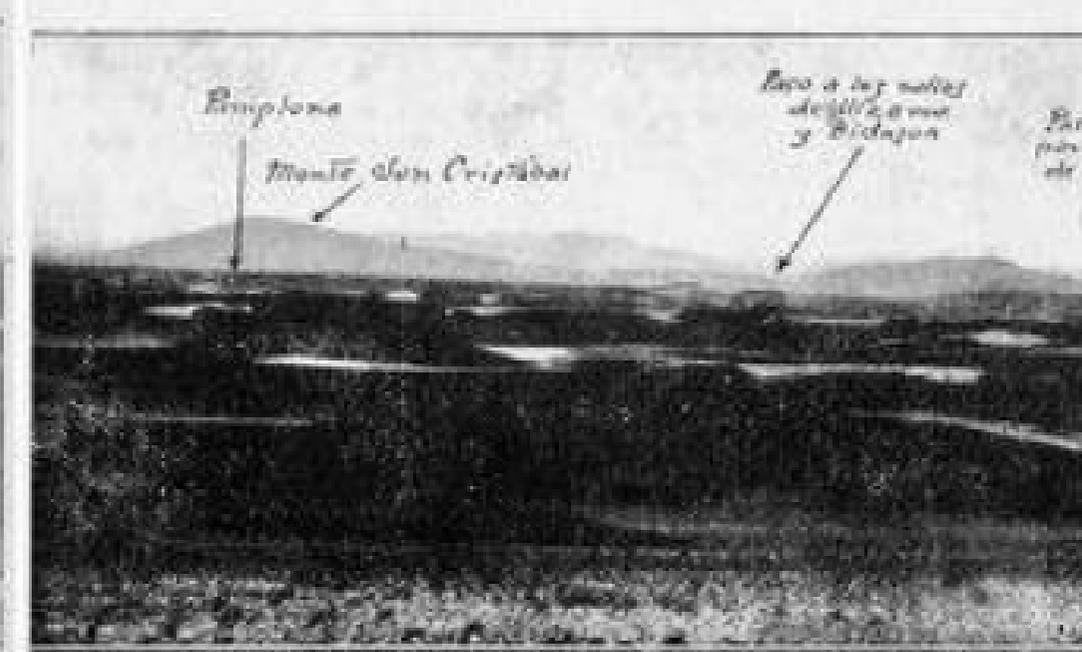
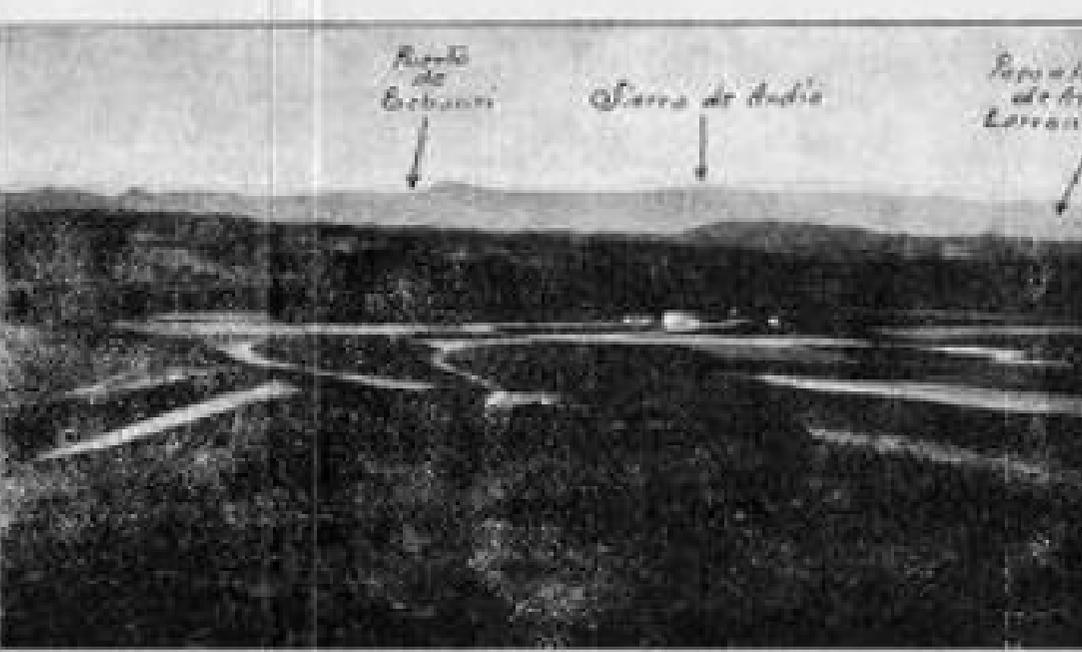
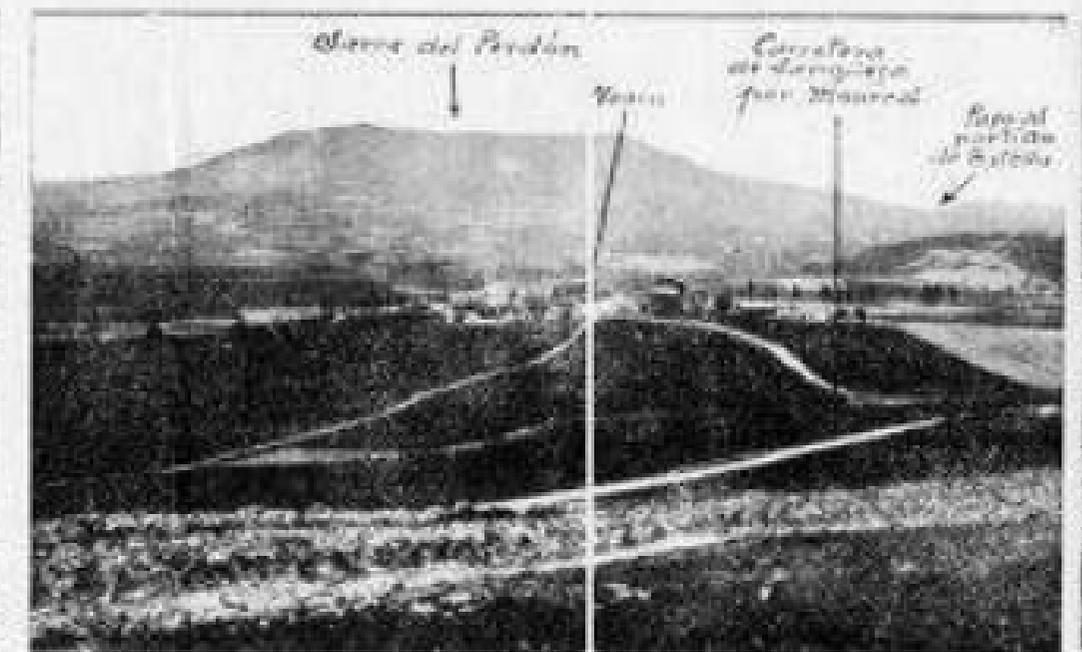


FOT. 17.—La carretera de Zizur Mayor a Belascoain entrando en Zizur Mayor.

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?

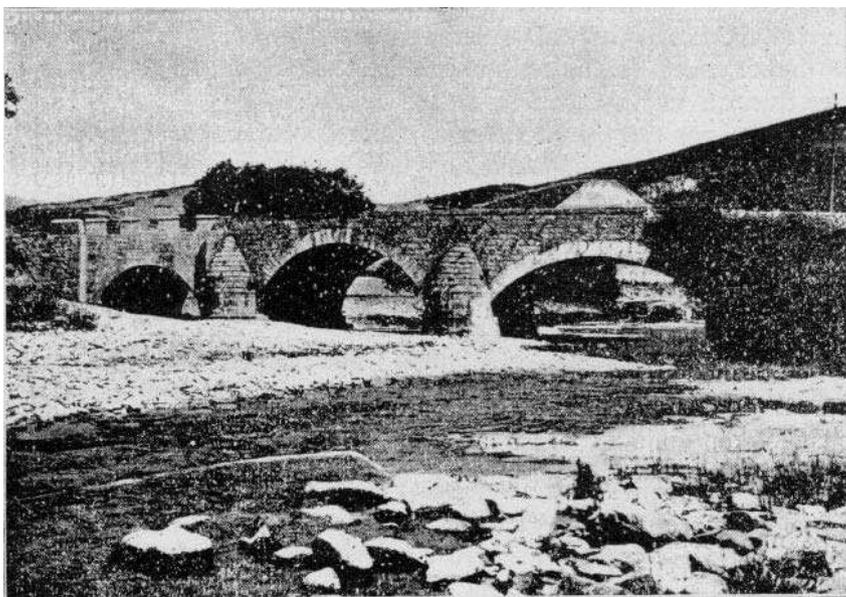
Será tan absurdo como se quiera el reconocer los formidables

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 Excma. 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.

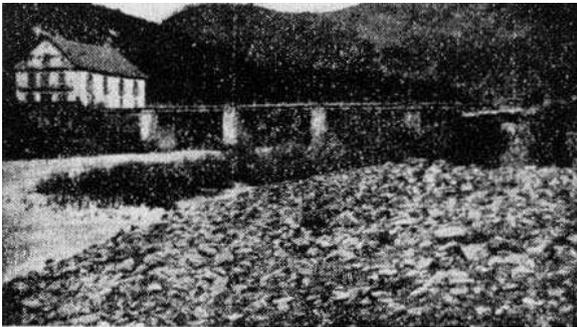
Queda por ver si el trazado ofrece obstáculos insuperables. Lejos de ello, y prescindiendo de Port-Bou, la carretera atravesaría los Pirineos por el lugar más accesible de toda la cadena. Sólo habría que remontar el curso del Arga casi hasta sus orígenes y de allí hasta Urepel la distancia es muy corta. 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 Aldudes 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.

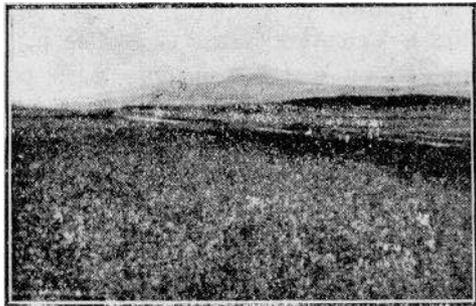
Los ferrocarriles actuales españoles siguen, en su mayor parte y en líneas generales, el trazado de las vías romanas, según puede comprobarse confrontando el gráfico de Agostini con un mapa moderno de España. Sin embargo, hay diferencias, producidas por varias causas entre las cuales mencionaremos sólo 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.

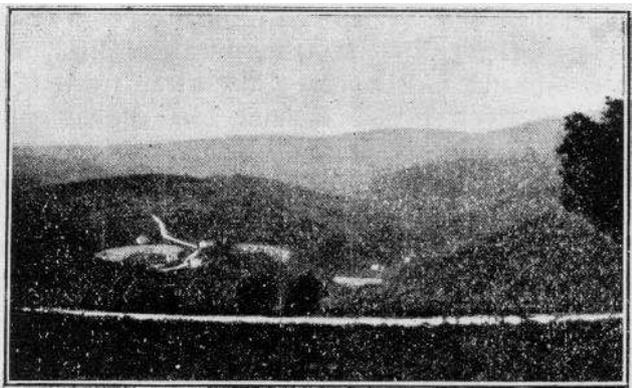
Claro es que no todos coinciden en localizar en el mismo punto el lugar de la famosa rota. Mr. Joseph Bédier aleja la acción del barranco de Valcarlos para llevarla algo más al Este, al puerto de Bentarte o de Cisa, que parle también de Roncesvalles. Pero Campión, en su documentadísimo estudio «La canción 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, Campi3n habla as3 de otro acontecimiento: «En la «deshecha» carlista de la 3ltima guerra civil D. Carlos, escoltado por los batallones forasteros (castellanos, aragoneses, etc.) penetr3 en Francia por Valcarlos y Arnegi: entonces no estaba a3n construida la carretera».

Ciertamente, Roncesvalles no es los Alduides. Y no tenemos datos para explicar porqu3 el primero ha sido preferido a los segundos. Quiz3s el estar menos poblados diera la preferencia a Roncesvalles. Y quiz3s tambi3n, mientras el tr3fico se mantuvo por caminos de herradura, se buscara la brevedad en llegar a San Juan de Pie del Puerto, a costa de la comodidad, seg3n explica estos casos Febvre. Y buena prueba de ello es el trazado de la v3a 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 Espa3a a Francia y viceversa tiene su paso natural por Navarra y no por otro sitio.

Hay tambi3n 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 despu3s de Velate hay que vencer un segundo puerto que es el de Otsondo. Hoy, a pesar de ello, es m3s frecuentado que la carretera de Roncesvalles. La causa, sin duda, est3 en que conduce a Bayona y la l3nea f3rrea internacional que por all3 pasa. (Fotograf3a 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.

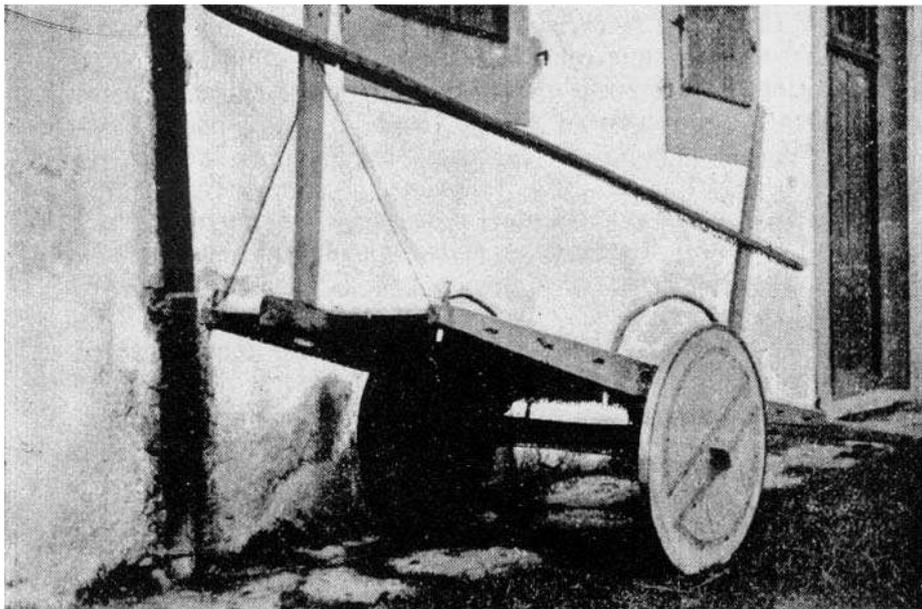
En 1817 D. José Joaquín de Aguirre, de Donamaría, presentó a la Diputación un proyecto de carretera de Pamplona a Santesteban por el puerto de Elzaburu, y de Santesteban a Irún, canalizando además el Bidasoa. D. Francisco Javier Berrueta impugnó este proyecto, diciendo que el camino propuesto por Aguirre 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

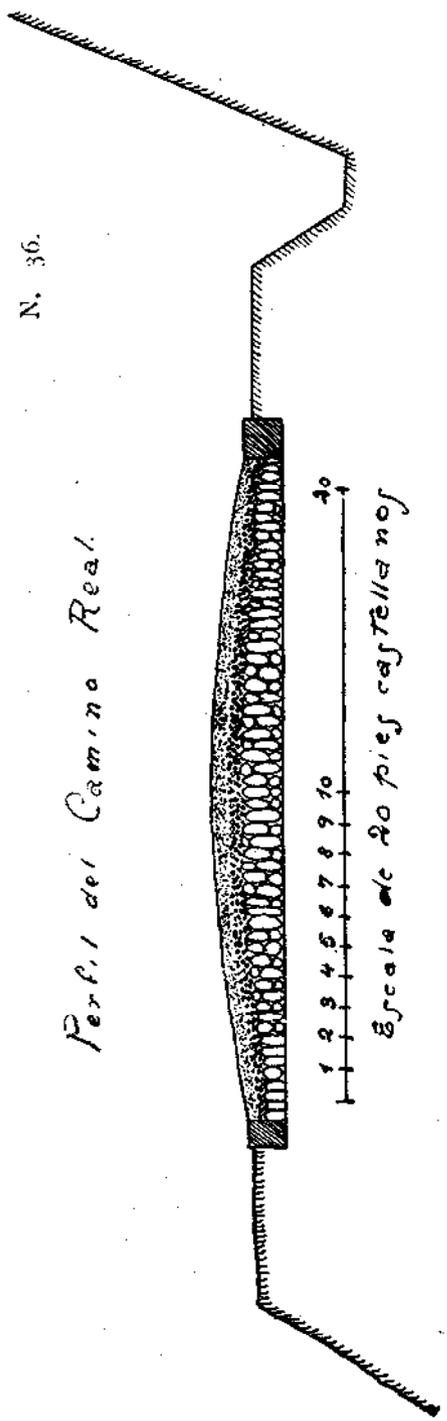
de la Ribera el primero construido con honores de carretera. (Gráfico n.º 10).

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

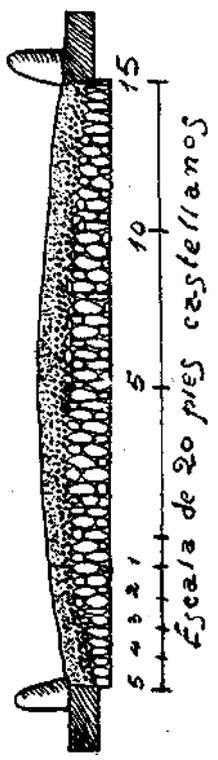
N. 36.

Perfil del Camino Real.



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 (Olec. de Caminos, Leg. 3.º, eni. 8. Archivo de Navarra).

Corte del Camino Real.



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.

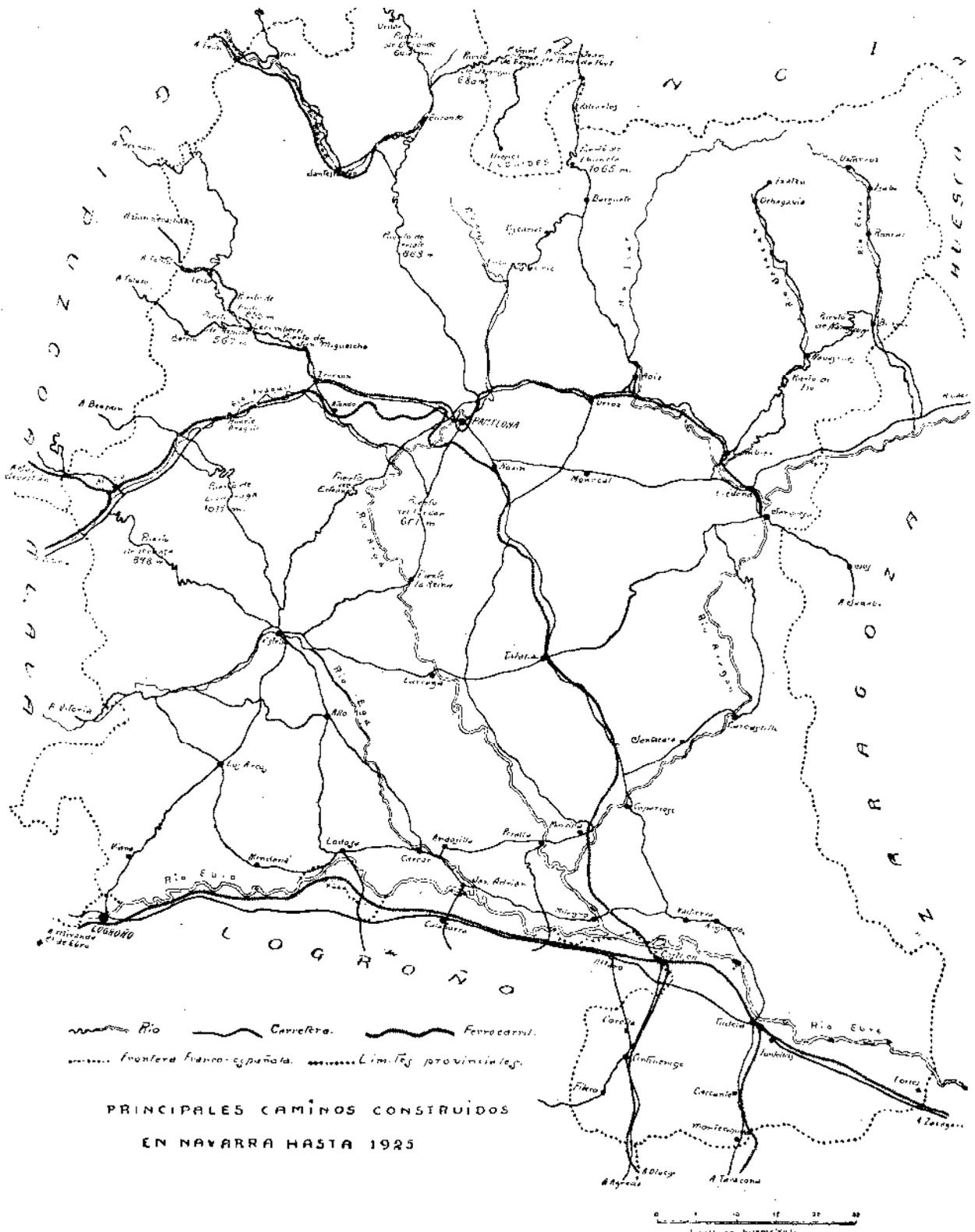
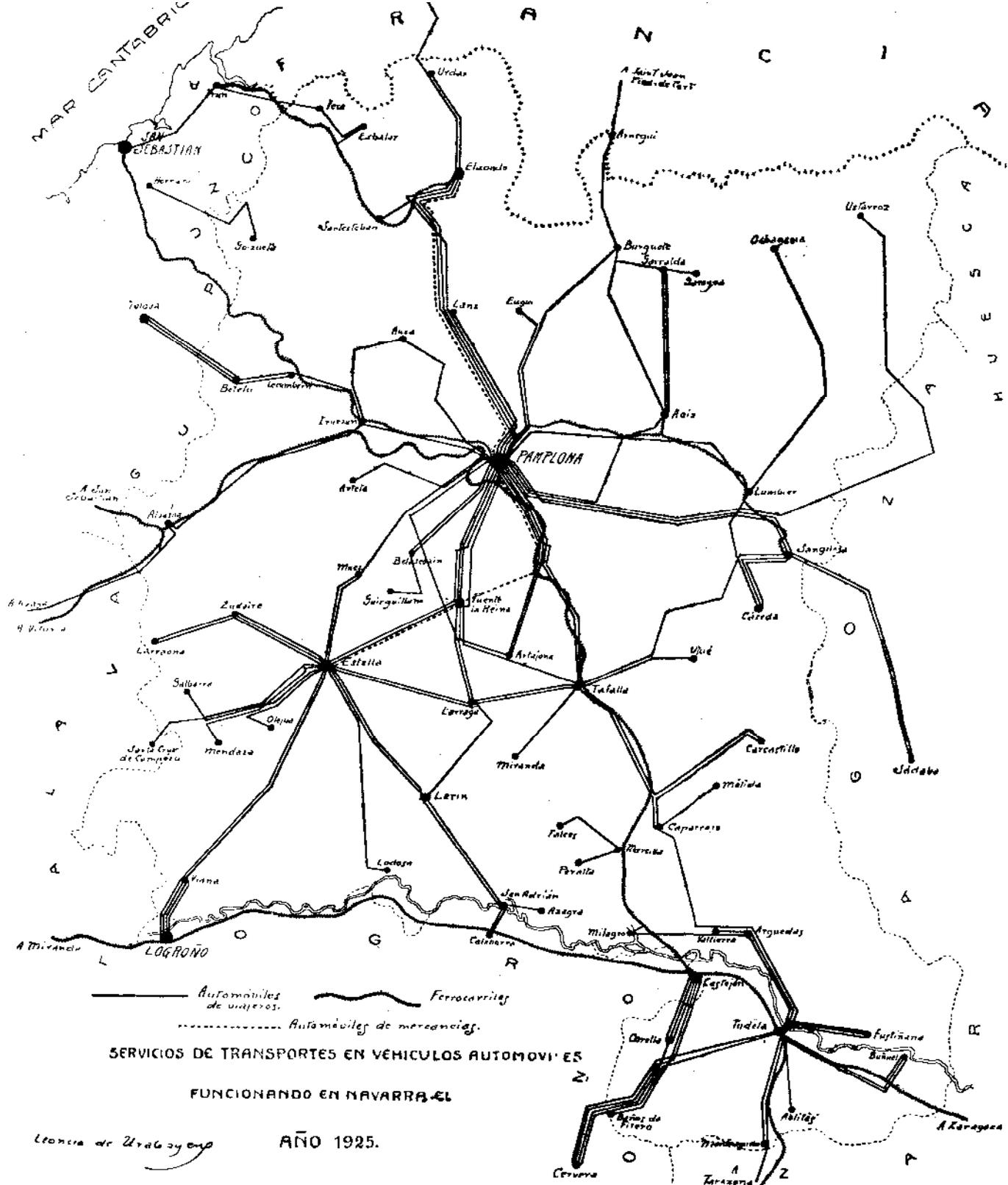


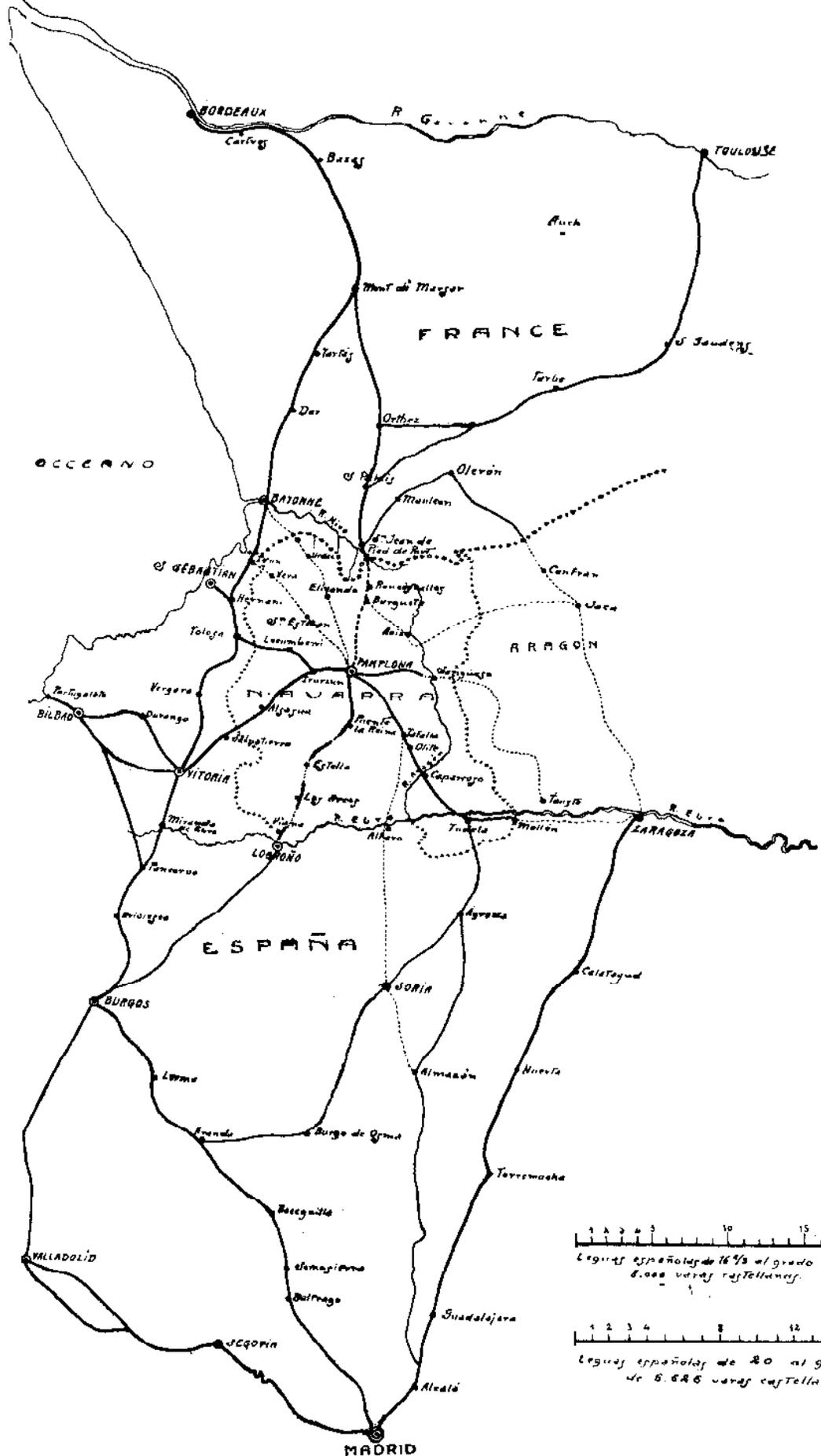
Gráfico n.º 1.



SERVICIOS DE TRANSPORTES EN VEHICULOS AUTOMOVILES
FUNCIONANDO EN NAVARRA EL

AÑO 1925.

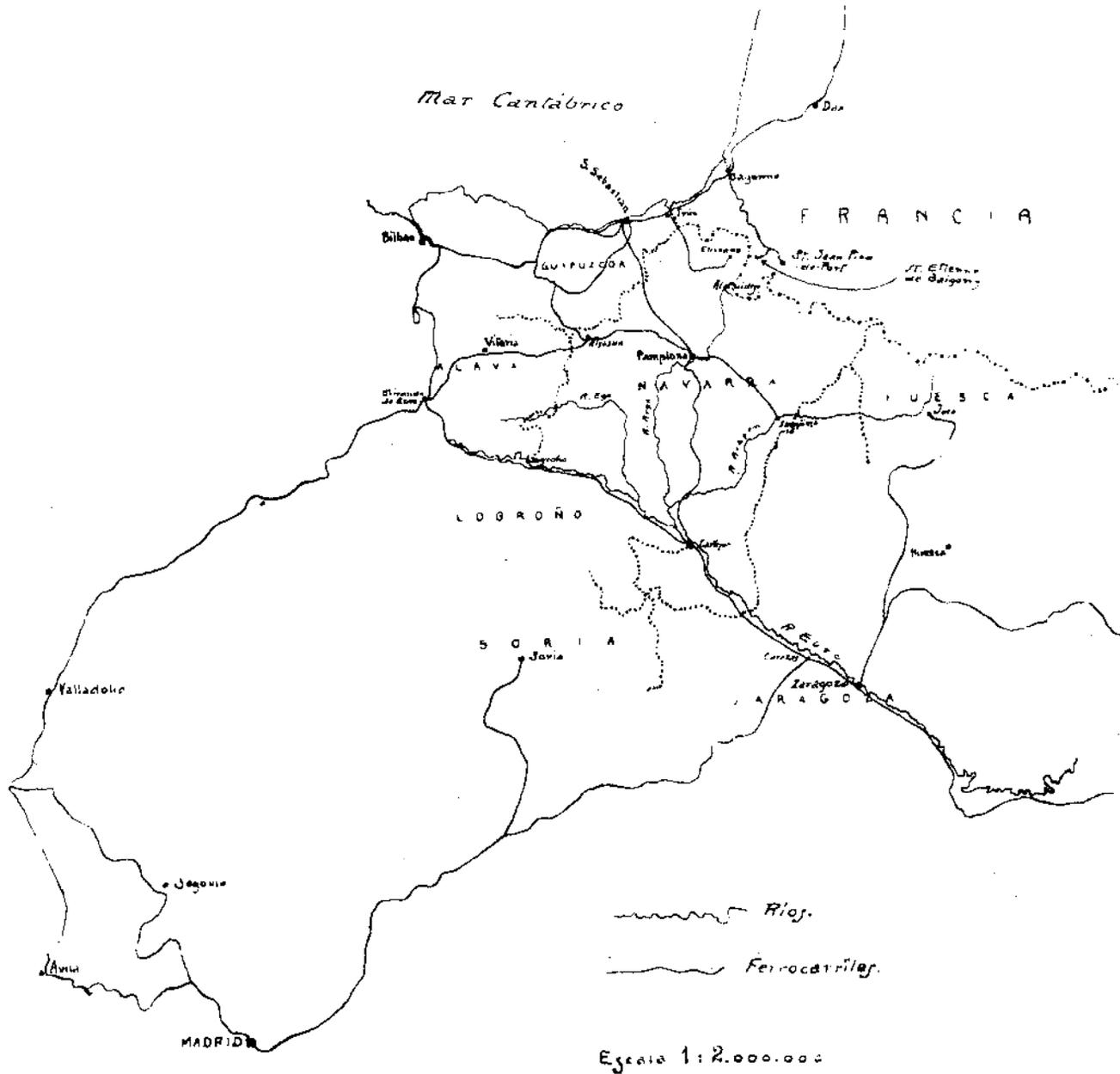
Gráfico n.º 3.



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

Pamplona Mérida 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.



Vías romanas en España según el "Atlante Storico" del Instituto Geografico de Agostini, de Novara.

Gráfico n.º 6.

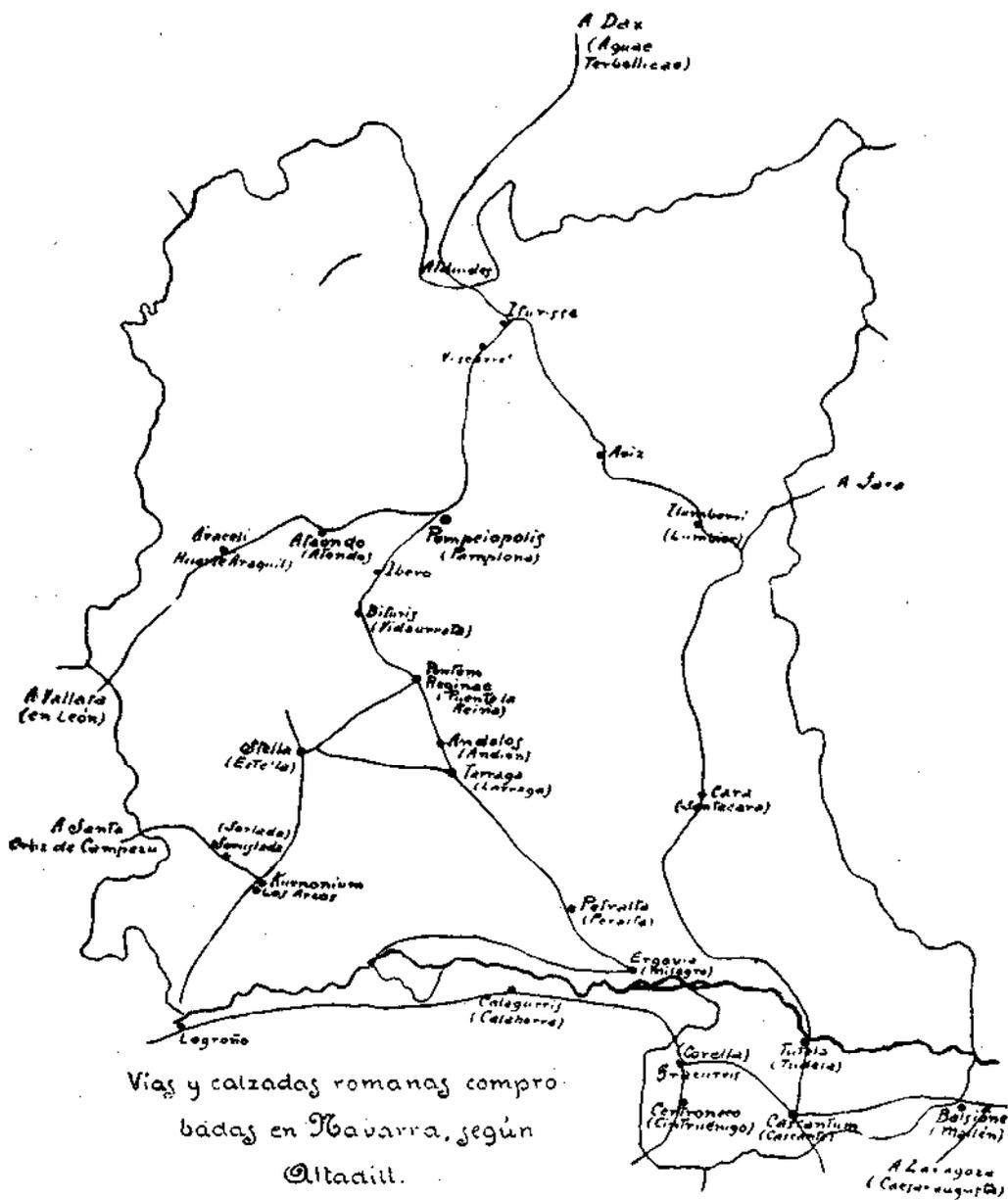
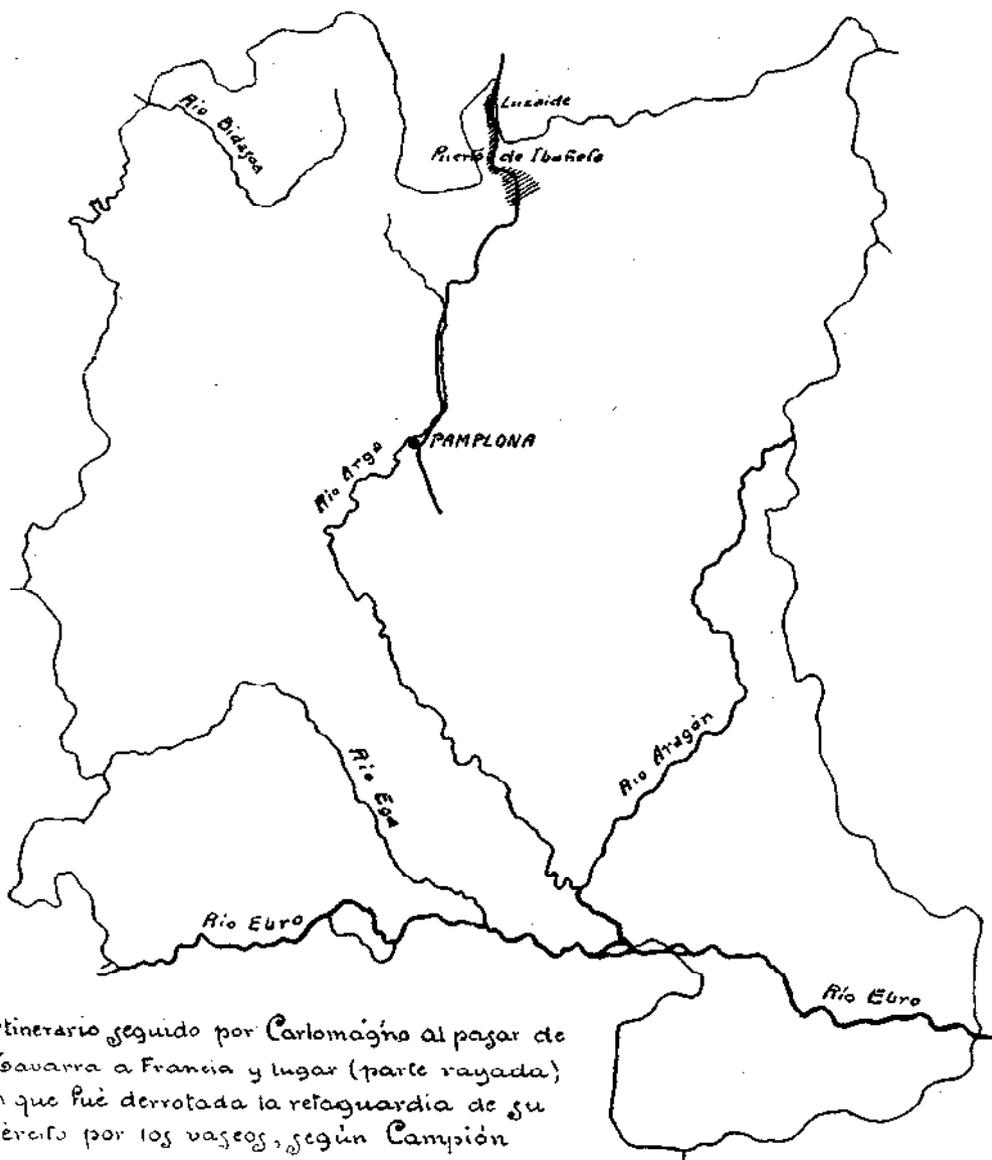


Gráfico n.º 7.

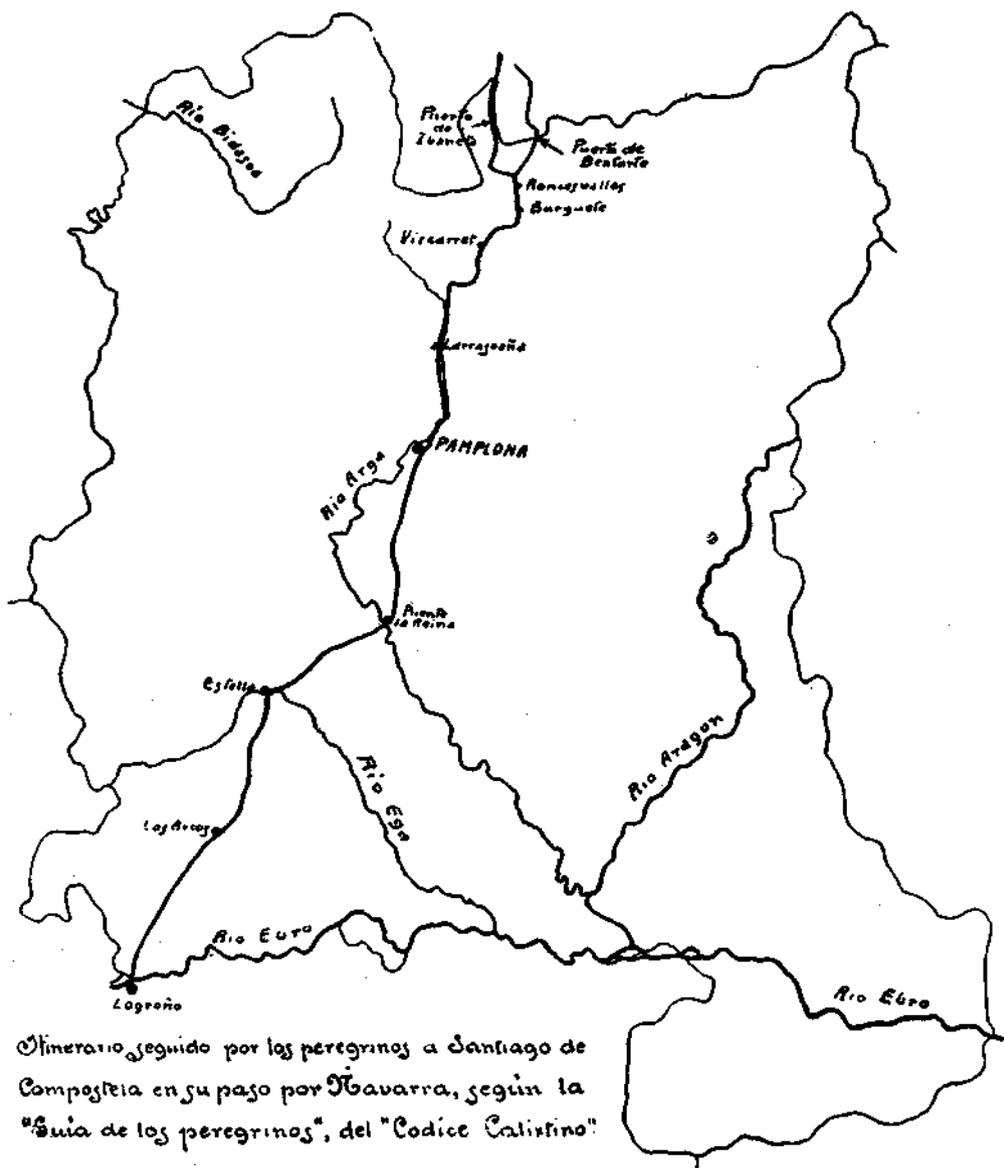
FRANCIA



Itinerario seguido por Carlomagno al pasar de Navarra a Francia y lugar (parte rayada) en que fué derrotada la retaguardia de su ejército por los vascos, según Campión

Gráfico n.º 8.

FRANCIA



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

Gráfico n.º 9.

Caminos reales existentes en Navarra
el año 1785.

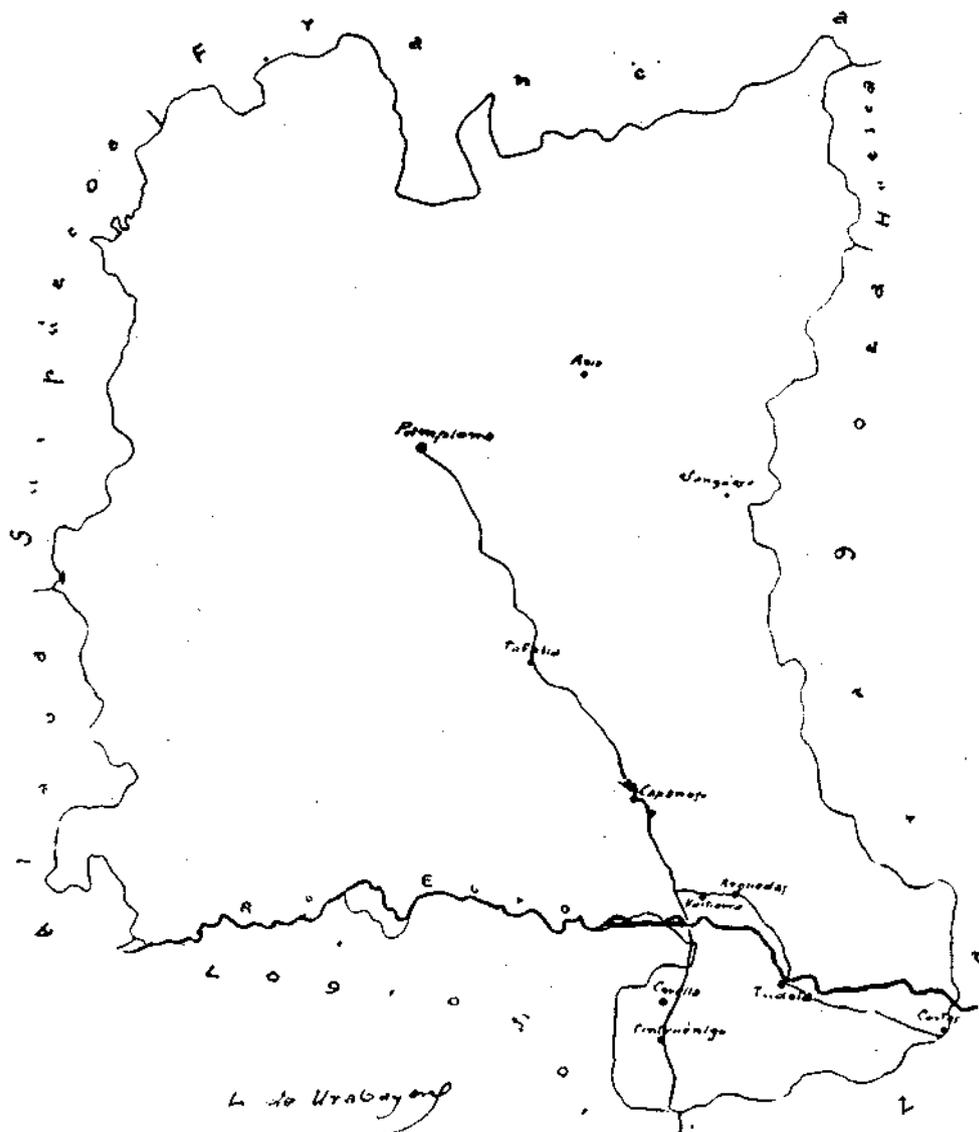


Gráfico n.º 10.

Caminos reales existentes en Navarra
el año 1795

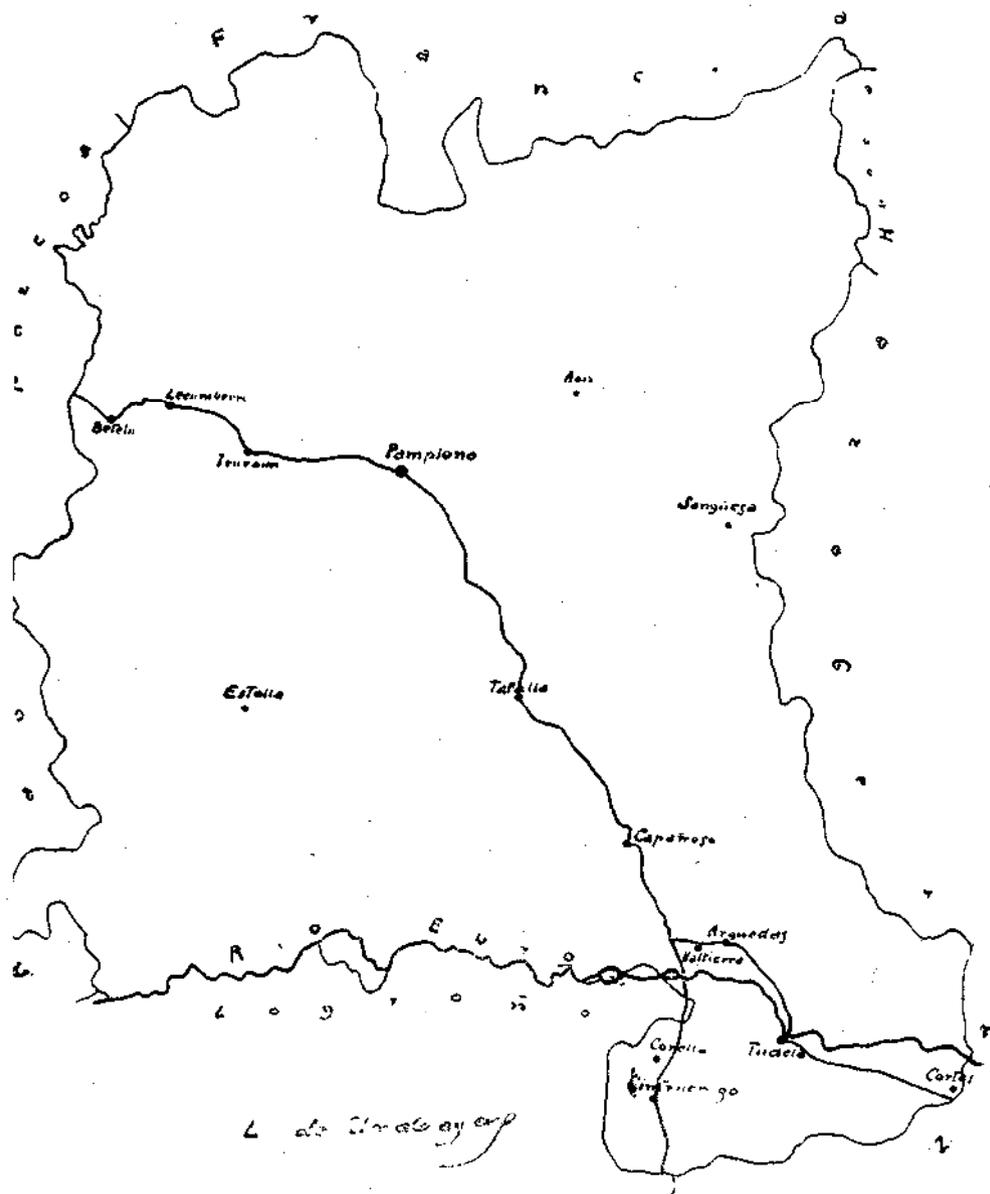


Gráfico n.º 11.

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

———— Caminos terminados Id en construcción.

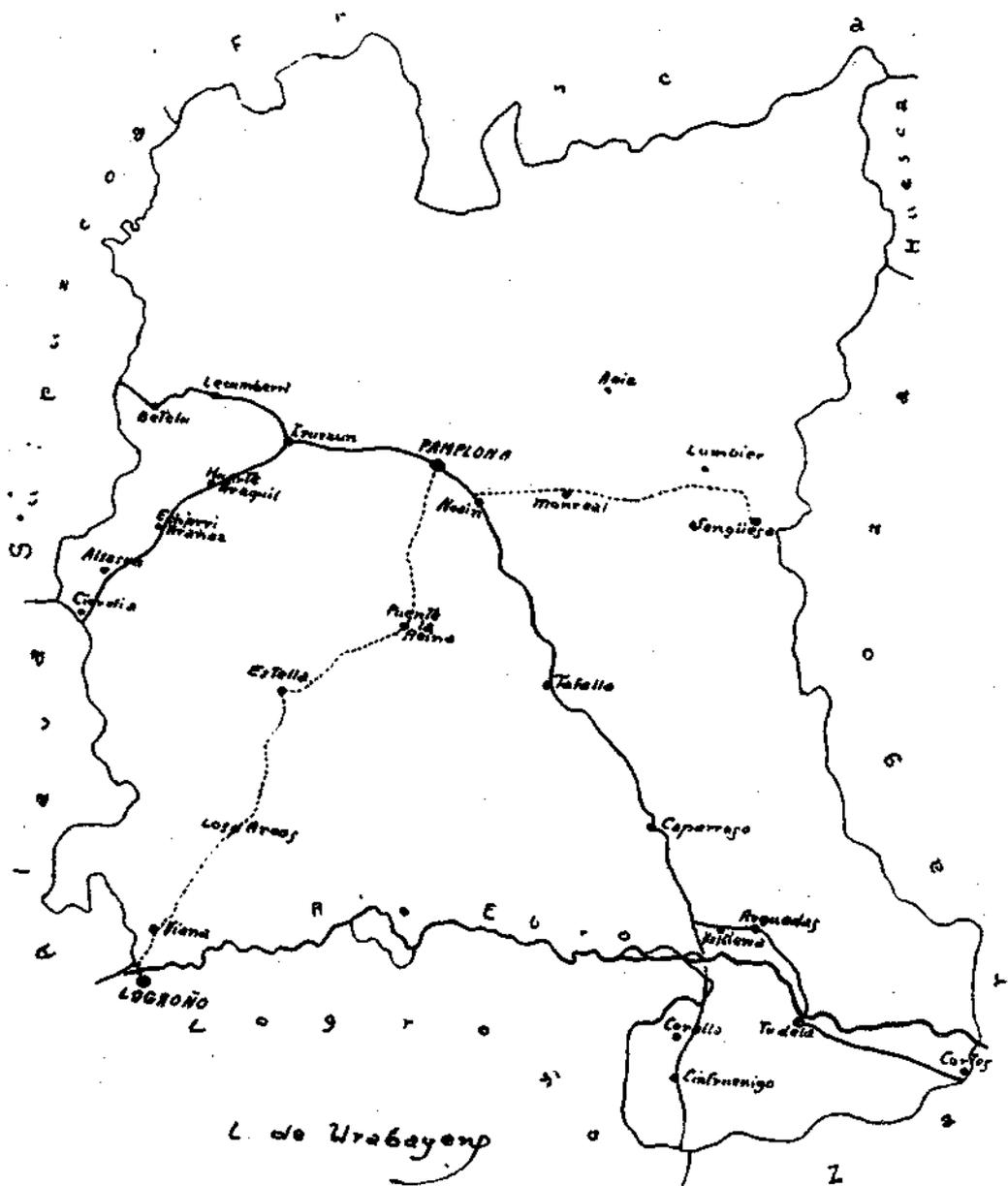


Gráfico n.º 12.

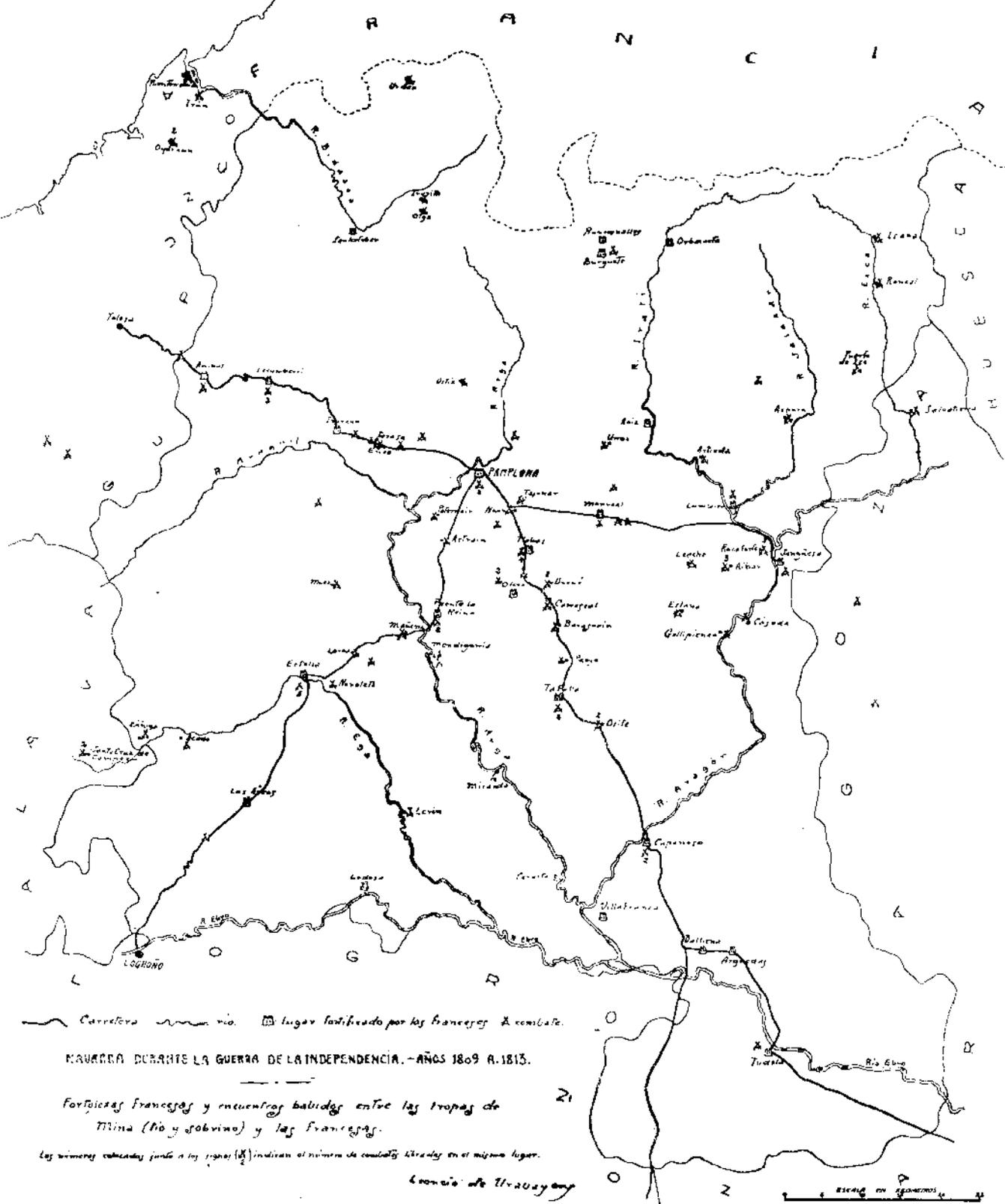
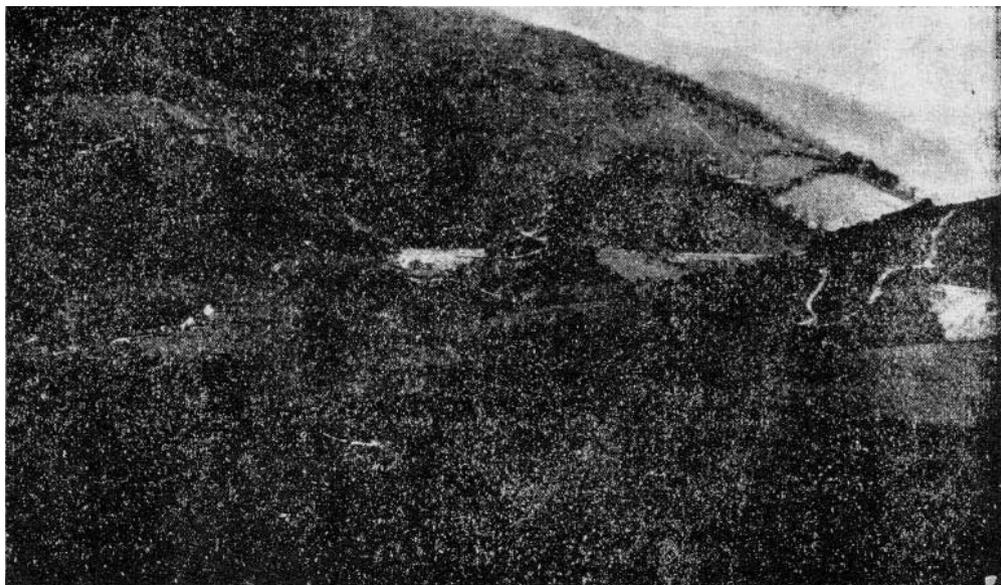


Gráfico n.º 13.

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).

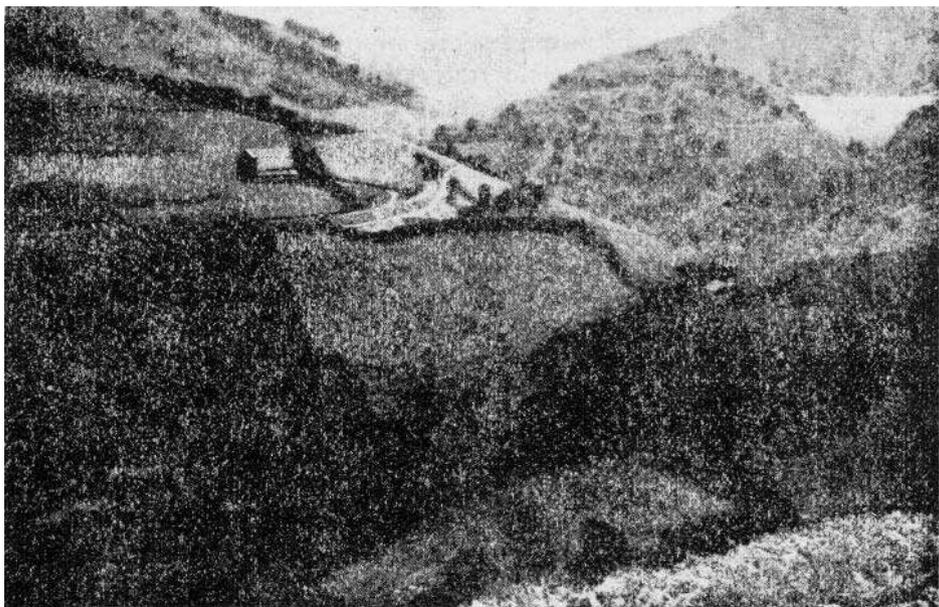
Las relaciones entre Navarra y Guipúzcoa se mantenían también desde muy antiguo. En 1624 el correo mayor en Irún Juan de Arbelay solicitaba de las Cortes de Navarra ordenasen el arreglo del camino desde la barca de Endaralas (Endarlaza) hasta Pamplona. (Sec. de Caminos, Leg. 1.º, cas. 21.—Archivo de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

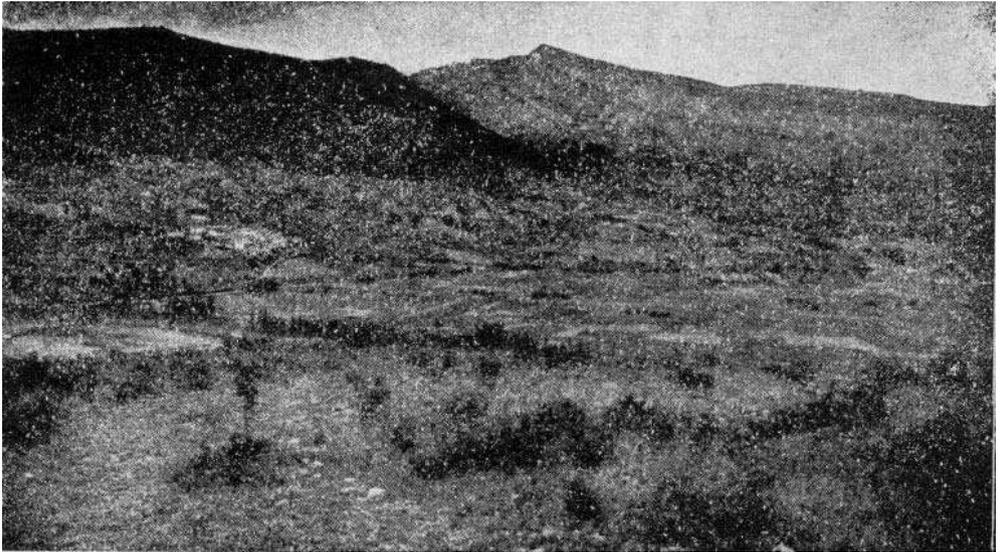
En 1780 el camino al interior de Guipúzcoa va a ser un hecho. Ochandategui, el Director de Caminos de Navarra, propone a la Diputación la construcción de una carretera a San Sebastián siguiendo los caminos entonces existentes por Lecumberri, Azpiroz, Gorriti y Areso o por Azpiroz, Lezaeta, Betelu, Arriba 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, concluída 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.