

# **LOS TRAZADOS FERROVIARIOS EN EUSKAL HERRIA PENINSULAR: UNA ASIGNATURA PENDIENTE**

Pedro María **ARRIOLA AGUIRRE**  
Universidad del País Vasco

Los trazados de líneas de transporte y comunicación terrestres tienen diversas implicaciones entre las que podríamos destacar las económicas, sociales, políticas ambientales. Sin embargo, esta práctica es, quizá, uno de los fenómenos de más claro impacto geográfico que puede ser analizado desde la perspectiva física, humana y regional. En efecto, los trazados, en este caso terrestres, suponen unos puntos de referencia geográficos que trascienden el espacio concreto que sirve de soporte. Así, además de la transformación del propio espacio del trazado, también se produce en el medio geográfico adyacente. Sin embargo, mayor importancia tiene el efecto vertebrador de áreas, sociedades y economías circundantes y puestas en contacto. Las relaciones humanas, espaciales, son transformadas como mínimo en un ámbito regional y, dentro de él, se pueden detectar tanto factores iniciales como consecuencias económico-sociales, espaciales, incluso políticas, posteriores. Las escalas contribuyen haciendo más complejo un hecho espacial y geográfico que, al mismo tiempo, tiene su componente histórica y sus interrogantes de futuro.

En conexión con este planteamiento, al abordar desde una visión geográfica el tema de los transportes y comunicaciones en el ámbito de Euskal Herria, nos centraremos en el trazado ferroviario. Se trata de un sistema de comunicación y de transporte que, teniendo una importancia excepcional a finales de la centuria pasada, fue perdiendo vigencia durante el primer tercio de nuestro siglo, y se fue marginalizando durante el desarrollismo. Hoy, cuando a las deficiencias heredadas del pasado se suma el desmantelamiento posterior, nos encontramos con una nueva visión europea, ecológica, y racional, -y no por ello menos capitalista-, cual es la de el relanzamiento del ferrocarril con nuevas perspectivas para el próximo siglo. Indudablemente vuelven a aparecer los mismos factores, aunque con otras dimensiones, como lo son las de las nuevas escalas económicas y territoriales a las que se hacen referencia hoy. Sin embargo, no podemos olvidar que el fenómeno desde un punto de vista espacial, económico y social, no deja de tener su incidencia como articulador de los espacios y sistemas locales y regionales. Este papel vertebrador interno hoy esta siendo menos valorado bajo la cortina de humo de las grandes relaciones internacionales o de las velocidades a alcanzar. En él nos centramos en esta ponencia, en la que abordamos un hecho

geográfico arrancando desde su componente histórica<sup>1</sup> para reflexionar ante el futuro. Todo ello sin subestimar otros aspectos, quizá más difundidos.

## **1. LA CONSTRUCCION DE LOS TRAZADOS FERROVIARIOS EN EUSKALERRIA PENINSULAR: UNA RAPIDA E INTENSA PLASMACION DE LA INDUSTRIALIZACION Y DE LA MODERNIDAD**

Los primeros intentos para el trazado de ferrocarriles en Euskalerría peninsular se remontan a 1831, cuando la Diputación de Vizcaya -representante de la todavía burguesía comercial bilbaína- inicia las gestiones para la construcción de un ferrocarril entre Bilbao y Balmaseda, con posible continuación hacia Burgos. Sin embargo, la primera guerra carlista hizo desistir del proyecto (ESCAGUES, I. 1963; OLAIZOLA, J.J. 1990 a); de esta manera los primeros trazados ferroviarios reales se construyeron, como en la mayor parte del estado, a mediados del siglo pasado. Las primeras concesiones se realizaron en los años 40 y 50 de aquella centuria y las primeras inauguraciones se produjeron a lo largo de la siguiente década, principalmente entre 1862 y 1864.

### **1.1. Los trazados de vía ancha: un deficiente compromiso entre provincianismos**

El trazado de la primera línea ferroviaria del País Vasco resultó de un conjunto de vicisitudes que se derivan de diversos intereses enfrentados. El primer intento data de 1845 cuando la Diputación de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y la Real Junta de Comercio obtuvieron la concesión para la construcción del tramo de ferrocarril de Burgos a la frontera pasando por Bilbao, con objeto de dar salida a la producción vizcaína; la ausencia de capitales impidió la materialización del proyecto. Tras unos años de incertidumbre en los que las provincias vasconavarra lucharon por obtener el paso del ferrocarril, en 1856 con la concesión a la filial de los banqueros Hermanos Pereire, Crédito

---

<sup>1</sup> El arraigo de la componente histórica en los estudios geográficos de los transportes y en especial de los ferroviarios que se ha puesto de manifiesto a nivel general (FERNANDEZ MAYORALAS G. y ARRANZ M., 1986; BRUNET ESTARELLES P. J. y SERVERA NICOLAU, J, 1992), se reproduce en Euskalerría peninsular. En este ámbito las referencias a los transportes ferroviarios más destacadas son monografías y artículos que aparecen en estudios con carácter histórico y recopilaciones de tipo enciclopédico. Con todo, recientemente están apareciendo estudios de mayor envergadura sobre los ferrocarriles de mayor como es el caso de los de OLAIZOLA, J.J. (1990 b) y NOVO LOPEZ, P.A. (1992).

Inmobiliario Español, se decidió un trazado intermedio entre las propuestas Navarras y las, más que vizcaínas, bilbaínas<sup>2</sup>. El empalme fronterizo no se realizaría por Vizcaya, ni por el paso pirenaico-navarro de los Alduides,<sup>3</sup> sino por Alava y Guipúzcoa<sup>4</sup>.

En consecuencia, los intereses de la ciudad industrial y portuaria por excelencia, Bilbao, se encontraron de bruces con su deslocalización relativa con respecto al empalme internacional. Así, la emergente burguesía bilbaína, que supo crear la situación de su ciudad con respecto a muchos otros temas (GARCIA MERINO, L. V. 1983), no pudo, en este caso, forzar unos acontecimientos cargados de intereses económicos, pero también de provincianismos. Consumada la conexión del guipuzcoano puerto de Pasajes, el temor a la competencia de otros -los de Avilés, Gijón y Santander-, que ya contaban con proyectos ferroviarios, produjo una respuesta inmediata. En 1856 los intereses bilbaínos consiguieron la concesión del ferrocarril Bilbao-Tudela por Miranda. Así se cerraba un reparto deficiente para todos, aunque con él el principal motor industrial del País Vasco conectaría con la línea Madrid-Irún, al tiempo que ampliaba el naciente hinterland bilbaíno a la Rioja y a la Ribera de Navarra y se conectaba con otro importante foco industrial decimonónico situado en otra fachada marítima, Barcelona.<sup>5</sup> Ahora bien, el tramo Orduña-Miranda ya fue cuestionado en su momento. (ORTIZ DE ZARATE, R. 1857; VELASCO, L. 1857; VELASCO, L. 1889).

---

<sup>2</sup> En esta decisión fue fundamental la firma en París de un convenio entre Comisionados de la Diputación Foral de Guipúzcoa y el Crédito Inmobiliario Español en 1857 por el que aquella subvencionaba la alternativa definitiva por 25 millones de reales (OLAIZOLA, J.J. 1989-1990).

<sup>3</sup> Esta propuesta seguía el río Arga desde Pamplona a Zubiri y de allí a Alduides y Baigorri, continuando a Bayonne por los valles del Aira y Nive. Sin embargo, el Ministerio de la Guerra siempre se opuso a un paso Pirenaico por temor a una nueva invasión francesa y a un hipotético levantamiento carlista.

<sup>4</sup> El tramo Miranda de Ebro-Olazagutía fue inaugurado en 1862, el comprendido entre Irún y Beasain en 1863 y el 15 de Agosto de 1864 se inauguró todo el trazado vasco-navarro de esta línea ferroviaria Madrid-Irún.

<sup>5</sup> La ley de autorización concedida el 9 de Julio de 1856, señalaba que el cruce con la línea de Madrid-Irún tendría lugar en Vitoria o en Miranda. Tras diversos intentos fallidos y con diferentes actitudes localistas y provincianistas, las gestiones bilbainas conectaron definitivamente, en 1856, con la propuesta de diputados riojanos de llevar a cabo este trazado. Las obras comenzaron en 1857. Durante el año 1863 se fueron inaugurando diversos tramos y el 31 de Agosto del mismo año quedó definitivamente inaugurada la línea entre Bilbao y Castejón, donde se establecía el empalme con la línea Alsalsua-Pamplona-Zaragoza. (ESCAQUES, I. 1948).

Miranda de Ebro sería el cruce de las dos grandes líneas, pero éstas también se unirían a través de un trazado navarro de conexión, el comprendido entre Castejón-Pamplona y Alsasua; ambos inaugurados entre 1860 y 1865. Este esquema ferroviario de vía ancha, que se desarrollaba no sólo en Euskal Herria, tuvo aquí como característica una cierta parquedad, siendo ampliado solamente, aunque de forma puntual y con un significado diferente, con la construcción de algunas líneas más. Dos de ellas, - la de Soria a Castejón pensada en el siglo XIX pero puesta en servicio en 1941 y el ramal Tudela-Tarazona (1885)-, constituirían extensiones navarras hacia el Sur y las otras dos, la de Triano (1865) y la de Portugalete (1888), tendrían un carácter metropolitano de cercanías en Bilbao.

Con todo, el esquema del trazado ferroviario de vía ancha en Euskalerría Peninsular resultó un tanto parco, no muy racional y conflictivo. Ello se producía por la competencia establecida por liderar un espacio económico que trascendía el propio País Vasco y que pretendía estar en conexión con otros focos: la capital del Estado y con la pujante Cataluña. En este contexto se careció una de definición previa y de una articulación interna, precisamente para establecer elementos vertebradores cara al futuro. La realidad de dos líneas cruzadas en Miranda de Ebro, al margen de su efectiva necesidad, dio como resultado que el trazado principal de ferrocarriles en Euskalerría se convertía en una especie de U amplia y apoyada en un triángulo vasco-navarro-riojano más secundario. En definitiva este esquema ferroviario, conflictivo desde sus orígenes, no satisfizo los intereses de las diversas partes económicas y los diversos provincianismos, pero tampoco las nuevas necesidades sociales de un país que iniciaba su industrialización. En consecuencia, rápidamente, con un impulso local, se desarrollaría una red secundaria: la de los ferrocarriles de vía estrecha.

## **1.2. Los ferrocarriles de vía estrecha y su temporal contribución a la articulación territorial.**

Coincidiendo con los diversos períodos de expansión económica truncados con las guerras carlistas, la industrialización vasca avanzó conforme lo hacía el siglo XIX. Paralelamente surgieron ferrocarriles de vía estrecha de varios tipos: los mineros que aquí obviaremos, los que tuvieron trazados que sobrepasaban los límites del País Vasco y Navarra, los suburbanos y aquellos cuyos trazados tenían un recorrido totalmente interior en el territorio que nos ocupa. Son precisamente éstos los que más importancia tienen, toda vez que surgieron para suplir las deficiencias del esquema del ancho normal español en las provincias vascongadas y Navarra. Por otra parte, el sistema urbano vasco tiene mucho que

ver con este tipo de ferrocarriles de vía estrecha que aquí denominaremos de empalme.

Estos ferrocarriles métricos fueron los primeros en desarrollarse, toda vez que las necesidades eran bien acuciantes. Así, desde los primeros momentos y a lo largo de toda la historia de los ferrocarriles vascos, se comprobaría, la realidad de unas capitales provinciales cercanas, pero escasamente comunicadas. (VELASCO, (de) J. 1862; V.V.A.A. 1919). Sólo dos conexiones directas y racionales podían registrarse en Euskal Herría peninsular: Vitoria-S. Sebastián y Vitoria-Pamplona. Por otro lado, las comunicaciones de los puertos principales no eran racionales. El de Bilbao, defendido a capa y espada por la burguesía minera, industrial y después financiera, carecía de una conexión fronteriza lógica; el de Pasajes, aunque gozaba de ésta, competía con el anterior en su conexión con el Ebro y la Meseta. Además, no hay que olvidar que las dos líneas tenían que salvar la divisoria cantábrico-mediterránea: una por Orduña y la otra junto a la sierra de Aitzgorri.

Pero es más, el incipiente desarrollo del resto de un sistema urbano industrial al margen de las capitales carecía del sistema de transporte primordial del momento. Los valles vasco-costeros carecían del ferrocarril internamente y además quedaban bastante aislados del resto de los territorios circundantes. En conexión con ello, se ha de mencionar que la creación de una región económica con territorios complementarios en el sur tenía grandes lagunas ferroviarias.

Todos estos problemas comenzaron a abordarse a partir de la finalización de la última guerra carlista con la construcción de ferrocarriles de fácil trazado, menores costos y por tanto, susceptibles de ser financiados por las instituciones locales o por compañías privadas, principalmente vascas.

La primera línea iniciada fue la que se convertiría en el ferrocarril de la Costa, -FF. CC. Vascongados-entre Bilbao y San Sebastián. Lo que a partir de 1882 constituyó el rentabilísimo tramo Bilbao-Durango, continuaría después con un trazado perteneciente inicialmente a tres compañías y con dos ramales: uno de Bilbao a Zumárraga donde se empalmaba con la línea de Madrid-Irún y el otro desde Málzaga a San Sebastián por la costa<sup>6</sup>. Así se abordaba, con dos

---

<sup>6</sup> Tras el fracaso de realizar un ferrocarril desde Bilbao a la frontera de vía ancha, en 1878 el alcalde de Durango obtuvo la concesión de un F.C. de su localidad hasta Dos Caminos, para empalmar con el Tudela-Bilbao en las proximidades de ésta. Este ferrocarril denominado Ferrocarril Central de Vizcaya, hubo de prolongarse hasta Bilbao y para compensar los costes se hizo de vía estrecha. Ello condicionaría todo el futuro trazado desde Irún hasta Asturias.

Tras el éxito de la explotación se creó una nueva compañía, la del Ferrocarril de Durango a Zumárraga, por Eibar y Málzaga, para enlazar con S. Sebastián y la

variantes, una conexión más directa entre las dos capitales vasco- costeras, al tiempo que se respondía a unas necesidades incipientes de carácter turístico en Guipúzcoa (LEGORBURU, E. 1991). A esta líneas se sumaría el ramal de Durango a Elorrio y minas de Arrázola (1905) y el F.C de Amorebieta a Guernica (1888)<sup>7</sup>.

Estas primeras realizaciones en las provincias vasco-costeras fueron contemporáneas a las primeras gestiones para una conexión más directa entre Bilbao y Vitoria. Estas culminaron con la obtención por parte de los Hnos. Herrán de Vitoria de la concesión para la construcción del F.C. Anglo-Vasco-Navarro<sup>8</sup>. Este conectaría a Vitoria en Micolalde (Vergara) y Málzaga, - puntos intermedios entre las tres capitales vascas- con las diferentes direcciones de los Ferrocarriles Vascongados (Bilbao-San Sebastián y Zumárraga). En Vitoria el nuevo ferrocarril realizaba un nuevo empalme con la vía ancha del Norte, con lo que el valle del Deva, de posición central en las provincias vascongadas y antiguo camino real, se incorporaba, secundariamente, a los nuevos tiempos. Finalmente se abría un frente hacia un gran laguna sin ferrocarril, la Tierra de Estella. Estas primeras realizaciones de vía estrecha, que diseñaban una T o Y de

---

frontera haciendo un empalme con la vía ancha Madrid-Irún. Además se construyó un ramal de Málzaga a Elgóibar y todo el tramo se inauguró el 26 de Agosto de 1889. Una tercera empresa, la del ferrocarril de la Costa, construyó el tramo Elgóibar-San Sebastián, que se inauguró en 1901. Las tres empresas con estrechos lazos entre sí, con conexiones y consejeros comunes, se fusionaron en 1906 (CASTELLS, L., 1987). El éxito de explotación hizo que en 1929 se electrificara toda la línea, salvo el ramal de Elorrio que se retardó hasta los años 40.

<sup>7</sup> Construida principalmente con capital la de comarca de Guernica, la línea inaugurada se prolongó hasta Pedernales en 1893. Después entró en competencia con el F.C. de Bilbao-Munguía para alcanzar Bermeo. Sin embargo, se entró en período de crisis y la concesión fue rescatada por el Estado en 1932. Tras la Guerra Civil se puso en marcha la conexión con Bermeo, que se hizo realidad el 15 de Agosto de 1955. La electrificación se retrasó hasta 1973.

<sup>8</sup> Obtenida la concesión en 1882, cuatro años más tarde se creó la The Anglo-Vasco-Navarro Railway Company Limited. Aprobado inicialmente se pensó un trazado con dos secciones, Vitoria-Estella y Vitoria-Durango, ésta última fue cambiada hacia Vergara después, cuando se conoció la prolongación del F.C. Central de Vizcaya desde Durango hasta Zumárraga y San Sebastián El primer tramo, desde Vitoria a la divisoria guipuzcoana se inauguró en 1889. Sin embargo la empresa quebró y se paralizó la construcción. El Estado la rescató y en 1914 se llegó a Escoriaza, finalizándose totalmente en 1919. En 1923 se realizó un ramal a Oñate. La sección sur, a Estella, se inició en 1919 y su construcción, electrificada finalizó en 1929. La sección anterior se electrificaría en 1938. ( BARAIBAR, F. 1887, AGUINAGA, R. 1910, MENDIZABAL, A. 1930, V.V. A.A. 1946; SANZ LEGARISTI, P.M. 1992).

vía estrecha se completaban o se prolongaban con el cambio del siglo al tiempo que otras deficiencias y necesidades expuestas se abordaban en otros lugares.

Así, con la línea del Plazaola, un ferrocarril en principio minero que la Sociedad Minera Guipuzcoana construyó para transportar su la producción hasta de Andoain (línea Madrid-Irún), a través del hoy tan conocido valle de Leizarán, la conexión Pamplona-San Sebastián se acortó en 45 Kms a partir del 19 de Enero de 1915. (ZAPIAIN, J. 1945).

Un nuevo esquema ferroviario, muy distinto al diseñado inicialmente con la vía ancha, iba surgiendo con los ferrocarriles de vía estrecha de empalme en Euskalerría peninsular. Durante el primer tercio del siglo XX no fue sino completándose, sobre todo a partir de la Promulgación del Estatuto Ferroviario de 1924 con perfeccionamiento de líneas y el trazado de otras. Así, mediada la década de los años 20 otro valle guipuzcoano, el de Urola<sup>9</sup>, contaría con su ferrocarril de empalme del mismo nombre, conectado a otros: al de Bilbao-S. Sebastián en Zumaya, al ramal Málzaga-Zumárraga y a la línea de vía ancha en esta última localidad. Se llegó pues, a un punto en el que los empalmes llegaron a ser de tres líneas, con tres ferrocarriles distintos y pertenecientes a otras tantas compañías.

En definitiva, el primer tercio del siglo XIX se configuraba como el del esplendor del crecimiento del ferrocarril a través de las pequeñas líneas que conectaban capitales, rellenaban el vacío de la gran U vasca con diferentes empalmes, incluso la traspasaban hacia Navarra. Así, el desarrollo económico fue posible no sólo por los ferrocarriles de vía ancha, sino también por el papel desempeñado por el de vía estrecha (MESANZA, B. 1983).

Junto con estos ferrocarriles secundarios, pero de importancia resaltada, el esquema ferroviario se completaba con los otros tipo de ferrocarriles de vía estrecha mencionados. Así podemos enumerar en primer lugar el de Bilbao a Santander del que la concesión del primer eslabón, -Santander-Solares, se obtuvo en 1887, con una mayoría de accionariado bilbaíno. Este tramo de ancho normal español fue inaugurado en 1892 y todavía podía responder a la idea de un gran eje vertebrador cantábrico de vía ancha que enlazase con Bilbao a través del de Triano y Portugalete. Sin embargo, desde Bilbao hacia la frontera la vía estrecha estaba consumada, mientras que entre Bilbao y Balmaseda ya funcionaba otro

---

<sup>9</sup> A pesar de que su primer proyecto se remonta a 1887, habría que esperar a la Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 1908, que incluyó este trazado. La Cia. de los Vascongados tuvo un cierto interés en construir esta línea, pero finalmente fue la Diputación guipuzcoana quien obtuvo la concesión y el trazado electrificado fue inaugurado el 26 de Febrero de 1926.

ferrocarril - el del Kadagua<sup>10</sup>, cuya concesión se había realizado en 1888 y se había puesto en funcionamiento en 1890. Los accionistas de ambas compañías eran casi los mismos, de manera que finalmente, se creó la Constructora del Ferrocarril de Zalla a Solares y se decidió realizar la línea completa Bilbao-Santander. La concesión se obtuvo en 1893 y el primer viaje directo se realizó en 1896 (OLAIZOLA, J.J. 1990 a)<sup>11</sup>. De esta manera, un ferrocarril que desbordaba el ámbito territorial que nos ocupa, también tenía su ancho métrico y respondía a los intereses bilbaínos. Además, se convertía en suburbano, no en balde, la misma compañía se hizo cargo de otros ferrocarriles suburbanos que abordamos. Estos aparecieron tempranamente en las que ya comenzaban a ser aglomeraciones metropolitanas de Bilbao y de San Sebastián. En la primera, se establecieron los ferrocarriles de ambas márgenes de la ría del Nervión y, como ya se ha visto, en la izquierda se había establecido casi por excepción una vía ancha, como continuación del Bilbao-Tudela a Portugalete, -luego a Santurce en 1926-, y San Julián de Muskes.

La orilla derecha de la ría también conoció el trazado ferroviario a través de dos concesiones: la de Bilbao- Las Arenas, en 1887 y la de Las Arenas- Plencia un año más tarde. En consecuencia, la línea completa, de carácter suburbano y ciertas connotaciones de playera, tuvo su primer servicio a partir de 1893. La malla suburbana de esta orilla derecha se completó inmediatamente con otros trazados, todavía semi-suburbanos, que empalmarían y se fusionarían con los anteriores. Se trataba de las líneas Bilbao-Lezama y Bilbao-Luchana-Munguía inauguradas en 1895 (BORES, M. 1970)<sup>12</sup>.

Por lo que se refiere a la aglomeración donostiarra, aquí se construyeron trazados paralelos al Madrid-Frontera francesa. Uno de ellos fue el tranvía a

---

<sup>10</sup> La concesión del tramo Santander-Solares la obtuvo D. Antonio Cabrero y Campo y los principales accionistas eran los mismos que los de la Compañía del Ferrocarril del Kadagua, por ello se creó la sociedad "Constructora del Ferrocarril de Zalla a Solares". Finalmente las tres compañías se fusionaron en 1894 surgiendo la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao.

<sup>11</sup> También desbordando el ámbito territorial que nos ocupa y en relación con los anteriores hay que mencionar el ferrocarril de la Robla. Este fue inaugurado en 1894 y tuvo un carácter minero hasta que en 1923 con la construcción del ramal León-Matallana se puso en servicio para viajeros entre aquella capital y Bilbao.

<sup>12</sup> La sección de Lezama fue pródiga en accidentes entre los que destaca el de 1902 por el que se prohibió su circulación y se tuvo que cambiar el trazado de acceso a Bilbao. Su antiguo trazado sería aprovechado por el Tranvía de Begoña. La electrificación de estas líneas se realizó en 1950, una vez integradas en la la Cia. Ferrocarriles y Transportes suburbanos (OLAIZOLA, J.J. (1990).



Hernani, inaugurado en 1903, mientras que entre San Sebastián-Irún-Hendaia en 1912 se puso en marcha el conocido "Topo".

Precisamente junto a la frontera francesa también surgió una nueva línea semi-suburbana con intención de comunicar posteriormente con Pamplona. Se trata del ferrocarril Irún-Elizondo -el ferrocarril del Bidasoa-<sup>13</sup>, que en 1916 comenzó su andadura como transporte de viajeros, aunque sus antecedentes tienen carácter minero.

Queda una alusión final para otros dos ferrocarriles navarros, que también tuvieron una importante componente de mercancías y/o suburbano. Se trata en un caso del F.C. de Cortes a Borja inaugurado en 1891 y cuyo objetivo fundamental fue encaminar los productos agrícolas a la vía ancha en Cortes. En el otro caso, se trata del conocido por el F.C. del Irati, que obtuvo la concesión en 1908 con objeto de transportar riquezas forestales desde el norte de Navarra a su capital. Se construyó con dos ramales: a Aoiz y Sangüesa, siendo el primer ferrocarril electrificado del Estado (OLAIZOLA, J.J. 1991). Este, además, tuvo también una componente de tranvía urbano en su recorrido por Pamplona y núcleos periféricos.

En definitiva, acabado el primer tercio del siglo, la malla ferroviaria del País Vasco, Navarra y otros territorios circundantes estaba compuesta principalmente por los ferrocarriles de vía estrecha que desarrollaron una esquelética, deficiente y controvertida red primaria de vía ancha. Una malla que respondía, con relaciones recíprocas, a un incipiente sistema urbano especial ya que en los niveles altos de la jerarquía no se establecían conexiones de primer nivel. Sin embargo, los puntos intermedios contaron con el elemento vertebrador de los ferrocarriles de vía estrecha representantes de ejes internos de desarrollo y de conexión exterior.

El esquema ferroviario de ancho métrico se desarrolló profusamente en las provincias costeras dada su industrialización y mayor desarrollo. A esta característica común habría que adjuntar la diferencia entre un desarrollo más centralizado en la provincia vizcaína, dado el papel muy preponderante de su capital, y una mayor diseminación por diversos valles en Guipúzcoa. Una realidad ésta que, en éste último territorio, nos recuerda la de su industrialización y la de su sistema urbano más diseminado y mejor jerarquizado (FERRER, M. y

---

<sup>13</sup> En 1868 la Bidasoa Railway and Mines obtuvo la declaración de utilidad pública para una línea de uniera Irun con Endarlaza. Paralizadas las obras a causa de la Guerra Carlista, en 1888 se obtuvo la concesión para el transporte minero. En 1903 se presentó un proyecto de tranvía eléctrico Irun-Elizondo. Finalmente, en 1911 se obtuvo la concesión para prolongar el ferrocarril hasta Elizondo y convertirlo en servicio de viajeros. Sin embargo, afectada su realización por la primera Guerra Mundial, su andadura se retrasó hasta 1916. (BERODIA, R. 1983).

PRECEDO, A. 1977). Con todo, para el caso de Gipuzkoa también hay que anotar la importancia que el ferrocarril tuvo en el desarrollo del conjunto provincial, llegando a superar niveles europeos, como E. Legorburu (1991) ha puesto de manifiesto. Esta realidad podía extenderse al resto del País Vasco, que a principios del siglo XX contó con una densidad ferroviaria comparable a los países más adelantados de Europa (URIASTE, TX. 1979).

Ahora bien, este gran crecimiento ferroviario en los territorios que nos ocupan no fue todo el proyectado, pues en los años inmediatamente anteriores a la guerra, aunque se reconocían los desajustes producidos por los diferentes anchos de vía en los años inmediatamente a la Guerra Civil, todavía las necesidades demandaban más realizaciones; muchas de ellas se vieron cortadas, mientras que las que se quisieron poner en marcha en la postguerra no contaron con muchas posibilidades. Finalmente, el desarrollismo de las décadas siguientes ni siquiera prestó atención a lo que ya existía; todo lo contrario, lo desmantelaría.

## **2. 1930-1980: DE LOS PROYECTOS NO REALIZADOS A LA ESCLEROTIZACION DE LA RED PRIMARIA Y EL DESMANTENIMIENTO DE LA RED SECUNDARIA**

A pesar de que el impulso ferroviario exitoso en las provincias vasco-costeras había puesto sus ojos en el Sur de Euskalerría peninsular desde los primeros momentos, -muestra de ello es el trazado del Vasco-Navarro-, también es cierto que la industrialización y el desarrollo económico no traspasaron la divisoria cantábrica. Podemos recordar en este punto que el ramal Vitoria-Estella del F.C. Vasco-Navarro no se puso en marcha hasta los años 20, y debido sobre todo a la excepcional política de Primo de Rivera, lo cual ya fue sintomático. Todavía lo fue más el hecho de que otros proyectos ni siquiera se iniciaron. Entre éstos se cuentan aquellos previstos como continuaciones o conexiones en la misma área geográfica y que atendían, en parte, a la formación de un sistema ferroviario coincidente con el urbano, al sur de la U de vía ancha vasca. Se trata del relleno del triángulo vasco-navarro-riojano, compuesto por las líneas de ancho normal Miranda-Vitoria-Pamplona, Miranda-Castejón y Pamplona-Castejón.

Fueron los guipuzcoanos quienes tuvieron un mayor interés en prolongar las líneas de vía estrecha hacia la Rioja y la Ribera, ya que además contaban con una cercanía relativa y podían reconducir los flujos hacia el Puerto de Pasajes. El primer intento se debió a la Compañía Minera Guipuzcoana que obtuvo la concesión para la construcción de una línea entre Pamplona y Logroño pasando por Estella. Sin embargo, las principales entidades vizcaínas consiguieron el

aplazamiento de su construcción evitándose así la competencia para el puerto de Bilbao y para la, desde el principio, deficitaria línea Bilbao-Tudela (LEGORBURU, 1991).

En 1933 se retoma la iniciativa con algunas variantes. En este caso se pretende continuar el trazado ferroviario de vía estrecha desde Estella a Marcilla con un ramal a Calahorra (V.V. A.A. 1946). Sin embargo la oposición vizcaína, en plena década de recesión económica, todavía será más fuerte. A ella se sumaron ciertas dilaciones, como la que supuso la aprobación en el Congreso de Diputados de un dictamen en el que se propugna un ancho de vía normal. La iniciativa guipuzcoana, junto con su Diputación, tuvieron que dejar el proyecto pues, además, se llegaba a la Guerra Civil. Durante la contienda el empuje de construcción ferroviaria se paralizaría totalmente, mientras que las infraestructuras anteriores quedaban seriamente dañadas.

En los años de la postguerra, apareció otro proyecto más para subsanar la deficiente comunicación entre Bilbao y Vitoria. Este fue liderado por el Gobernador Civil de Alava y consistía en enlazar las dos capitales por el puerto de Barazar aprovechando infraestructuras existentes a ambos lados de éste (VIDAL-ABARCA, YELIO, A. 1947). Sin embargo en estos momentos ni las instituciones locales ni las compañías privadas se aventuraron a la inversión, con lo que esta asignatura pendiente del trazado ferroviario permaneció junto a otras en el mundo de los proyectos, pero no en el de las realidades (MESANZA, B. 1984).

Así pues, al mediar el siglo XX las líneas ferroviarias trazadas en una coyuntura de desarrollo decimonónico permanecieron siendo las mismas. Sólo en algún caso se conocería alguna prolongación, pero lo que más abundó a partir de los años 50 fueron los cierres. En efecto, en los nuevos tiempos los trenes de escasa velocidad, en una red con de diferentes anchos de vía, comenzaron a sentir la competencia de las carreteras: el desarrollismo conllevaría la casi esclerotización de la vía ancha, pero sobre todo el desmantelamiento del tupido sistema ferroviario de vía estrecha.

Por lo que se refiere a la red de ancho normal español, ésta mantuvo sus 524,5 kms<sup>14</sup> pero sólo el 50 % era de doble vía, lo que daba una densidad de 0,030 Km/km<sup>2</sup>, ligeramente superior a la media española, pero muy inferior teniendo en cuenta la densidad de población (URIARTE, TX, 1979). Por otro

---

<sup>14</sup> A pesar de que el trazado total se mantiene, habría que mencionar que la línea Tudela-Tarazona, sin cerrarse oficialmente, no tiene servicio desde 1972, salvo alguno excepcional.

lado, si el mantenimiento de la línea Miranda-Irún era aceptable, el resto de las líneas de vía ancha presentaban deficiencias y en algún caso, como el de Miranda-Castejón, las deficiencias eran más que reseñables.<sup>15</sup>

Por su parte la red de vía estrecha comenzó a mermarse rápidamente. Curiosamente los primeros trazados que se cerraron fueron aquellos que se habían aventurado hacia el sur. El primer tren en desaparecer, en parte debido al agotamiento de las minas que le dieron origen, fue el Plazaola en 1953. Con ello la conexión directa entre Pamplona y San Sebastián por el valle de Leizarán desaparecía. También los ferrocarriles navarros desaparecieron rápidamente: el de Borja a Cortes y el del Irati en 1955, el del Bidasoa un año más tarde. El siguiente fue el Vasco-Navarro que, a pesar de ser eje vertebrador del valle del Deva y parte conformante de la T principal de los ferrocarriles métricos de las provincias vascas, tras un período de declive (IZAGA, J. M. 1963) fue cerrado en 1967. Así, Alava y Navarra quedaban ya descolgadas de la red secundaria de ferrocarriles. Indudablemente el peso de su población, su todavía incipiente industrialización, así como sus peculiares respectivas redes de vías rodadas, pudieron actuar como determinantes.

Por lo que se refiere a la red en las provincias vasco-costeras, algunos factores mencionados no se produjeron, y los cierres se retrasaron la década de los 70. Sin embargo el desarrollismo español que se basó en el transporte por carretera, también afectaría a los ferrocarriles de vía estrecha. En consecuencia, mientras algunos ramales desaparecían, muchas líneas tuvieron que ser rescatadas por los correspondientes organismos ferroviarios estatales<sup>16</sup>, y en muchos casos se mantuvieron por adquirir connotaciones de líneas suburbanas o semi-suburbanas<sup>17</sup>. Finalmente también se ha de apuntar el cierre de líneas de

---

<sup>15</sup> La línea Madrid-Irún en Guipúzcoa conoció doble vía a partir de 1912. Sin embargo el tramo alavés no la tuvo hasta 1965. La electrificación ya se produjo a partir de 1929. La de Portugaleta había doblado sus vías en los años 20 y se electrificó a partir de 1933. La de Bilbao-Tudela comenzó a electrificarse en 1956.

<sup>16</sup> Los ramales de Málzaga a Zumárraga y de Durango a Elorrio dejaron de funcionar poco después de que los F.C. Vascongados pasaran a FEVE en 1972 (GUERRICABETIA, J. A. 1982). Otro caso es el del F.C. del Urola cuya explotación pasó al Gobierno Vasco y en 1985 se decidió su cierre. Las presiones populares hicieron que el 13 de Julio de 1986 se suspendiera el servicio temporalmente, para modernizarlo. A pesar de ello, el 5 de Febrero de 1988 quedó suprimido definitivamente.

<sup>17</sup> Este es el caso de la línea Bilbao-S. Sebastián, y la de Santander-Bilbao en sus extremos o el del tramo Bilbao-Orduña de la línea Bilbao-Tudela.

cercanías como el tranvía de Hernani en 1958 y la de Bilbao- Mungía a finales de los años 70.

De esta manera al llegar a los años 80, mientras el sistema urbano existente no se consolidaba claramente, muchos trazados ferroviarios relacionados con él habían sido desmantelados. Además, las deficiencias infraestructurales y la falta de estructuración territorial de Euskal Herria peninsular -al igual que toda la fachada cantábrica- se hacían más patente. En esta coyuntura de declive, como ya hemos apuntado, surge el tema de la Alta Velocidad de trazados ferroviarios de la Europa comunitaria, de las grandes dimensiones y relaciones con otras escalas.

### **3. LA ERA POSTINDUSTRIAL Y LAS INCERTIDUMBRES DEL FERROCARRIL**

Si la crisis de los años 70 afectó con retraso al País Vasco quizá lo hizo con más intensidad que en otros lugares, en parte por su especialización productiva, pero también por su alejamiento de los principales ejes de desarrollo europeos, así como su deficiente red de transportes. Por otro lado, tras la congelación de la construcción de autopistas, durante la década de 1980 y en los inicios de la de los 90 no se han registrado grandes avances en cuanto a infraestructuras principales de comunicación. Con todo dentro de estas, las de vías rodadas han seguido adelante, aunque no sin ciertos problemas. Sin embargo, nuestra red ferroviaria decimonónica, deficiente y además desmantelada en su nivel secundario permanece intacta. Las asignaturas pendientes se mantienen, mientras las grandes líneas de actuación se encuentran en instancias que trascienden el ámbito de Euskalerría Peninsular.

#### **3.1. Los proyectos europeos, las indefiniciones y retrasos españoles y la necesidad de infraestructuras en el arco atlántico**

Los progresos en el desarrollo de los transportes ferroviarios han abierto nuevas posibilidades a la vez que nuevas incertidumbres y expectación tanto en el marco europeo como en el estatal, así como en diversas comunidades de éste.

En este sentido, se puede afirmar que el ferrocarril ha sido considerado un elemento vertebrador esencial en Europa, y en el Estado Español tiene especial significado. En primer lugar, por encontramos ante la posible eliminación del error histórico del ancho de vía normal español. Por otro lado, se ha de señalar la existencia de los ejes de desarrollo europeo entre los que se mencionan el Atlántico y el Mediterráneo. Estos tendrían su continuación en la península pero aquí, tanto en uno como en otro, las carencias infraestructurales son bien

patentes. La potenciación de ambos pasaría por la de sus respectivas infraestructuras, de las que el Tren de Alta Velocidad es emblemático. En este contexto, dentro de un marco de ámbito europeo, entre las previsiones francesas y las ambigüedades y retrasos españoles se encuentra la impotencia del País Vasco, que lucha por un proyecto con el que quiere abordar varios aspectos a la vez o, de una vez.

A escala continental el tema ferroviario cobra especial interés en Junio de 1986 cuando la Comisión de Bruselas entregaba al consejo de ministros de la C.E.E. el informe denominado "Hacia una red europea de trenes de Alta Velocidad"<sup>18</sup>. En Diciembre del mismo año, se planteaba el problema de la financiación de las grandes infraestructuras europeas. A partir de entonces la definición de un esquema director de trazados continentales de Alta Velocidad ha conllevado las diferentes apuestas políticas y económicas. Mientras en el Norte de Europa las definiciones y las realidades se han ido concretando, hacia el sur no se han producido de la misma manera. Pero además la ampliación del trazado hacia la península ibérica abre el debate de la conexión prioritaria.

Finalmente el 17 de Diciembre de 1990 el Consejo de Ministros de los Doce países miembros de la Comunidad aprobaba un nuevo esquema director<sup>19</sup> en el que se preveía el paso por Burdeos y Vitoria para el trazado Bruselas-Paris-Madrid-Sevilla. No hay que olvidar que el 90 % del territorio peninsular se encuentra al Oeste del Meridiano que pasa por Burdeos. Tampoco que, para el resto de la península salvo el Levante, la conexión por Irún es ventajosa para acceder al Centro y Norte de Europa (CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ALAVA, 1990).

En el esquema director se presentan tres tramos clave en la península ibérica: Madrid-Barcelona-Perpignan, España-Portugal -todavía sin definir- y Madrid-Vitoria-Dax. Con ellos se advierte una cierta equiparación entre los dos ejes transpirenaicos que, parece ser, ha sido incluida en el anteproyecto de Libro Blanco de la alta velocidad ferroviaria que la Comisión europea está realizando durante el año 92. En él, sin priorizar ninguno de los dos trazados, son considerados entre los quince eslabones fundamentales de la Red Transeuropea de Gran Velocidad.

---

<sup>18</sup> La política común ferroviaria en la CEE tiene su punto de partida en 1965 abordando diferentes aspectos en años sucesivos hasta la actualidad. (Véase: IZQUIERDO, R. 1992, pp. 27-36). Sin embargo, aquí sólo se aludirá a cuestiones relacionadas con la Red Europea de Alta Velocidad.

<sup>19</sup> Este esquema se ha basado fundamentalmente en el estudio presentado en 1989 y denominado "Proposición para una red europea de alta velocidad". En el sector mercancías se había elaborado el informe Kearney.

Sin embargo, como R. Izquierdo (1992, pág. 30) ha apuntado refiriéndose a los intentos de una política global común ferroviaria en la CEE, "los Estados miembros que son, junto con las empresas ferroviarias, quienes deben decidir sus propias políticas, abrumados por sus intereses y los problemas financieros que entrañan, han hecho prevalecer sus intereses nacionales frente a los comunitarios, de forma tal que NO han posibilitado la instauración de una política común ferroviaria".

En este sentido se puede hacer referencia a que los planes franceses se han centrado sobre todo en la articulación territorial nacional. A pesar de ello es cierto que, prestando atención a las decisiones españolas, se tiene la previsión de dar una prioridad de conexión transpirenaica a través de Cataluña. Pero también se ha de mencionar la respuesta de las regiones francesas que conforman el eje atlántico, al tiempo que diversos especialistas internacionales han trabajado por una definición reforzada de alta velocidad europea<sup>20</sup>.

En consecuencia, las prolongaciones francesas hacia el sur se han mantenido un tanto congeladas pero, de forma paradójica, mientras la previsión de priorizar la conexión a través de Cataluña parece mantenerse, últimamente se ha decidido prolongar la línea atlántica hasta Dax, de manera provisional<sup>21</sup>, y desde Septiembre de 1990 el T.G.V. Atlantique llega hasta Irún, aunque con velocidad limitada. Con todo, las incertidumbres, y también las posibilidades, quedan todavía abiertas, incluso desde el punto de vista de la financiación de los trazados franceses. Así, según J. Cl. MERCIER responsable del tema en el consejo Regional Aquitano, en Francia hasta 1995 los créditos están comprometidos para las líneas del norte. A partir de esa fecha, se piensa en el trazado Este (Estrasburgo y el Mediterráneo), dejando para diez años más tarde el tramo Tours-Burdeos. De esta manera, la continuación hacia el sur se sitúa en el año

---

<sup>20</sup> La asociación de las Regiones Francesas del Gran Sur dedicaban un dossier importante a los transportes ferroviarios europeos. Reunidos en Poitiers, el 24 y 25 de abril de 1990 los presidentes de las regiones del sur europeo adoptaban una postura común para un trazado Bruselas-París-Madrid-Sevilla pasando por Burdeos y Vitoria. Una semana más tarde los mismos temas reunían en Orleans a especialistas españoles, italianos, suizos, británicos y alemanes. En Rennes, la Comisión Arco Atlántico de la Conferencia de las Regiones Periféricas y marítimas tenía en cuenta el esquema conductor de la red europea de trenes de Alta Velocidad.(FAINE, J. 1991).

<sup>21</sup> En la actualidad se tiene previsto mejorar la actual línea entre Burdeos y Dax, para adaptarla a una velocidad de 220 Kms/ h. con una financiación compartida por el Consejo Regional de Aquitania. (V.V. A.A., ATLANTICA, 5,1992).

2.030<sup>22</sup>, aunque no se descarta la posibilidad de tramos realizados por iniciativa y financiación regional.

Por lo que se refiere al Estado Español, los intereses implicados en el tema son complejos y las indefiniciones parecen ser la estrategia que cubre las verdaderas intenciones, pactos y compensaciones desde un Gobierno Central erigido en árbitro. Como tal, al finalizar la década de los años 80, el entonces Ministro de Obras Públicas se lanzó a liderar la solución del error histórico del ancho de vía, al tiempo que abría la veda de la lucha por la conexión con la Alta Velocidad Europea. Evidentemente las autonomías fronterizas y, en este caso, las que tenían conexión ferroviaria con Francia, comenzaron los tanteos, cada una desde su posición en su respectivo eje. Cataluña y Euskadi iniciaron toda una serie de gestiones para obtener una decisión favorable del Gobierno Central. Este, en un movimiento de simbolismo asombroso, lanzó su primera experiencia de Alta Velocidad fuera del campo juego, (Madrid-Sevilla). Mientras tanto, los indicadores económicos y políticos han hecho dirigir la mirada del supuestamente árbitro a Cataluña, cuya conexión fronteriza de Alta Velocidad se ha priorizado<sup>23</sup>, aunque sin rechazar las peticiones de Euskadi.

En definitiva, si desde la perspectiva continental el esquema quasi definitivo incluye el trazado de Irún, situándolo en el mismo plano que el trazado mediterráneo, las realizaciones están pendientes de una serie de factores que se entremezclan. Así, por un lado se ha de aludir a que las aportaciones comunitarias europeas para la alta Velocidad en España para 1992 -según las declaraciones el propio Comisario europeo Karel Van Miert, en Abril de 1991- son modestas: unos 2.540 millones de pesetas. Por otro, se ha de tener en cuenta que el importe del A.V.E. Madrid-Sevilla ha consumido más de la mitad de las inversiones presupuestadas para el bienio 1988-1991. Como consecuencia, las decisiones que hasta ahora se han demorado, con la reciente determinación española de priorizar la mejora de los trazados de cercanías se han aplazado hasta 1993. Se trata de toda una serie de cuestiones que no pueden desligarse de un contexto económico en el que han de señalarse: el efecto de la crisis guerra del Golfo que durante el año 90 paralizó el ambiente de inversiones y también la resaca surgida en el verano de 1992 en la economía española.

---

<sup>22</sup> El Gobierno francés ha previsto la realización del tramo Tours-Bordeaux para el año 2.000 .

<sup>23</sup> El acuerdo del consejo de Ministros de 9 de Diciembre de 1988, además de confirmar la construcción de la línea Madrid-Sevilla, consideró prioritaria la línea Madrid-Barcelona-Junquera.



Al margen de estas cuestiones, al abrirse la década de 1990 en un contexto europeo de decisiones supraestatales y estatales se ha puesto de manifiesto la importancia del movimiento regional de asociación en los diversos ejes con la manifestación de un rechazo, no se sabe si aparente, de enfrentamiento entre ellos<sup>24</sup>. Al mismo tiempo se ha de destacar la importancia del tema para Euskalerría peninsular, cuando a la realidad de un tradicional, deficiente y mermado trazado ferroviario, se suman las nuevas necesidades y planteamientos para el futuro; de ahí el proyecto de la Y Vasca.

### **3.2. Un nuevo trazado ferroviario de articulación territorial interna: una necesidad que trasciende la alta velocidad**

Toda esta sucesión de previsiones que se desencadena a finales de la década de los 80, se produjo justamente cuando de una vez por todas se abordaba en Renfe la conexión directa entre Bilbao- Vitoria incluida dentro del Plan de Transporte ferroviario de 1987<sup>25</sup>. El Gobierno Vasco hacía lo propio con la de Bilbao-San Sebastián, mientras Renfe y el Gobierno de Navarra abordaban la de Irurzun-Irún. La coincidencia de los diversos temas llevó a la decisión del Gobierno Vasco de realizar un Plan Ferroviario de Euskadi en el que, además de proyectarse la conexión directa de las tres capitales vascas, por medio de una Y cuyo centro se sitúa en Elorrio (Vizcaya), se preveía una mejor conexión de Bilbao con la frontera y con la Meseta, un tema continuamente reiterado a lo largo de la historia de los ferrocarriles vascos (VELASCO (de) J. 1862; MESANZA, B, 1972).

Con posterioridad, en 1988 se realizaría un estudio producto de la colaboración Gobierno Vasco-Renfe con objeto de incorporar el P.F.E. en el P.T.F. del Estado, incluyendo, además, propuestas de los anteriores estudios, para las conexiones Vizcaya-Meseta e Irurzun-Irún. Esta propuesta unificada contó en 1989 con el acuerdo, no firmado en documento, entre el Gobierno de

---

<sup>24</sup> Baste como referencia que la IX Sesión Plenaria de la Conferencia de Trabajo de los Pirineos reclamó el impulso simultáneo de las dos conexiones pirenaicas.

<sup>25</sup> Los proyectos aludidos son los siguientes : "Estudio de Alternativas del nuevo enlace ferroviario Vizcaya-Meseta" de Renfe realizado por Euro-Proyect en 1984. "Unión Bilbao-S.Sebastián", del Gobierno Vasco realizado por Idom-Intecsa en 1984. "Acceso Irurzun-Irun" de Renfe en colaboración con el Gobierno de Navarra en 1986. "Plan de Transporte Ferroviario" de 1987 del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo. "Plan Ferroviario de Euskadi" del Gobierno Vasco de 1987 encargado a SENER y finalmente "Alternativas Ferroviarias en el País Vasco del Gobierno Vasco y Renfe por acuerdo de 4-VIII-88, encargado a Ineco.

Vitoria y el de Madrid. Por otro lado, en una línea de colaboración regional, la Comunidad Autónoma de Euskadi acordó en 1990 financiar con el Consejo Regional de Aquitania en 1990 un pre-estudio de rentabilidad de la conexión internacional que realizó SOFRERAIL, filial de la S.N.C.F.

En la actualidad, por lo que respecta al trazado de la Y, según el anteproyecto a escala 1: 5.000 presentado en Junio de 1991<sup>26</sup>, tiene un presupuesto de 270.000 millones de ptas.<sup>27</sup> y con ancho normal europeo tendría una longitud de 164,7 Kms., de los cuales 90 serían subterráneos. Las velocidades a alcanzar por los trenes de mercancías y de viajeros serían de 120 y 250 kms/hora respectivamente. Por lo que se refiere al estudio de Sofrerail, presentado el 24 de Febrero de 1992 en Bruselas, la conexión internacional en Irún de la Y vasca daría los siguientes resultados: De 1,4 millones de viajeros de la actualidad y 2,9 antes de su realización en el 2.002, se pasaría a 3,5 millones tras su realización. Por lo que se refiere al tráfico de mercancías por ferrocarril, a pesar de que actualmente a través de esta frontera se realiza el 60 % total transpirenaico, los incrementos son difíciles de calcular cuando no se sabe si podría producirse un desvío por la Junquera. Con todo, el estudio calcula una rentabilidad del 4% que para una empresa comercial no es lo bastante elevada pero si interesante, puesto que desde un punto de vista socioeconómico se ve necesaria la construcción y con nuevos complementos de financiación llegar a una tasa de rentabilidad del 8 % . Con unas ayudas financieras de 5.000 millones de ecus, que servirían para compensar la pérdida de explotación, se llegaría a una rentabilidad del 9 % y se alcanzaría el equilibrio (V.V. A.A. 1991a y b ; 1992)

Sin embargo, en estos momentos la financiación no está resuelta pues, de los problemas económicos expuestos, se ha de mencionar el incumplimiento por parte del Gobierno Central del compromiso contraído el 27 de Febrero de 1989 de invertir en infraestructuras vascas unos 200.000 millones previstos para el Plan Europa 93 (1989-1992)<sup>28</sup> .

---

<sup>26</sup> El 22 de Enero de 1993 el Ministerio de Transportes y Obras públicas y el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco han decidido la inmediata contratación del proyecto a escala 1:1.000. Este acuerdo no es sino una ratificación del alcanzado el 3 de Julio de 1991, que se hacía necesaria ante el retraso debido a las continuas demoras del Plan Director de Infraestructuras.

<sup>27</sup> Según estimaciones del ministro Borrell, en enero de 1992, se calculaban ya unos 300.000 millones de ptas.; en enero de 1993 se calculan 320.000.

<sup>28</sup> El Plan Europa 93 tiene un presupuesto de 336.064. La financiación está compartida : un 51,92 % de competencia supracomunitaria, un 21, 27 % a cargo del Gobierno Vasco y un 19,35 al de las Diputaciones Forales. La cantidad reservada a la construcción de infraestructuras ferroviarias es de 136.000 millones de ptas., un 38,68 %. Véase : SECRETARIA DE LA PRESIDENCIA DEL GOBIERNO VASCO

Al margen de estas previsiones económicas, con indudable incidencia geográfica, lo que quizá deba resaltarse desde un punto de vista espacial es que la Y vasca traza de ser un nexo clave para diferentes conexiones. Dejando a un lado la europea-internacional, hemos de considerar la que se produce entre ámbitos regionales peninsulares, hacia Portugal, hacia la comisa cantábrica desde Bilbao, y además se incluye posibilidad de una H Vasco-Navarra. En este caso está previsto, en una segunda fase, extender un ramal desde Vitoria o Tolosa a Pamplona.

Indudablemente aquí se contemplan asignaturas pendientes en la historia del ferrocarril en el Norte de la península. Pero también hay que recalcar que dentro del propio ámbito vasco-navarro se han de realizar labores de reestructuración, consolidación y de reparto territorial (ARRIOLA AGUIRRE, P. M. 1991). En este sentido se ha de señalar la importancia de las vías de comunicación y entre ellas el trazado de la nueva Y ferroviaria. Un trazado que tiene un recorrido central en el País Vasco, precisamente coincidiendo en gran parte con áreas -Duranguesado, Alto Deba y Vitoria- con destacado crecimiento en la última década y con un gran potencial económico para el futuro, a pesar de quedar parte de aquellas bastante al margen de los actuales ejes principales de comunicación (DORIA, R. et al. 1990; VELASCO R. DIEZ, M.J. y GARCIA, I. 1990). Además, el trazado de la Y recuerda al de los de vía estrecha que suplieron las deficiencias de las construcciones primarias del siglo XIX. Se trata pues de un problema geográfico, entre otros, que ya viene siendo histórica y penosamente demostrado. Su consideración en estudios técnicos y económicos no debe quedar tras la deslumbrante alta velocidad. Quizá ésta no tenga por que ser la cuestión estrella, al menos hasta no fijar sólidamente las bases de real construcción de un nuevo y necesario trazado ferroviario vertebrador. Por ello el tema se ha incluido tanto en el Avance de las Directrices de Ordenación territorial del País Vasco como en el Plan Europa 93, mientras se esperaba el Plan Director de Infraestructuras estatal con su horizonte previsto para el año 2.007.

Esta Y vasca o H vasconavarras quizá están muy presentadas en la visión de la alta velocidad y su necesidad se ha basado fundamentalmente en las grandes relaciones. De ahí los temores, como los expresados incluso en el ya citado informe de la Cámara de Comercio de Alava de 1990. En el se afirma que, si construido el eje Barcelona-Zaragoza-Madrid los trazados proyectados en Euskadi todavía no se han realizado, otra Y más extensa podría conformarse entre Irún y Port-Bou Zaragoza y Madrid, aislando a gran parte del País Vasco de las

relaciones internacionales<sup>29</sup>. En relación con ello se podría señalar que, incluso aunque se dieran estas circunstancias, no por ello se invalidaría la necesidad de un nuevo trazado ferroviario.

Por otro lado, la nueva construcción se compatibilizaría con el mantenimiento de parte de la infraestructura anterior. En efecto, en los documentos citados también se hace referencia a los trazados tradicionales, pero con una visión bien diferente.

### **3.3. Los antiguos trazados ferroviarios: una red de cercanías de carácter metropolitano y comarcal**

La actual red ferroviaria, compuesta principalmente por las dos grandes líneas Bilbao-Castejón y Madrid-Irún y los restos de los ferrocarriles métricos, se considera complementaria para el futuro. En el caso de las primeros se hace referencia a su potenciación con carácter de cercanías, sobre todo en los entornos metropolitanos de las capitales vasco-costeras<sup>30</sup>. Lo mismo ocurre con las líneas metropolitanas de vía estrecha, en algunos tramos, mientras que en otros se les asigna un carácter comarcal. De esta manera, pueden evitarse ciertos recelos planteados (CAMARA DE COMERCIO DE ALAVA, 1990) por los que ciertos núcleos quedarían marginados de los relaciones internacionales.

En definitiva, la visión de este carácter complementario, en este caso sólo de cercanías, abre la posibilidad de futuro y la rentabilización social de estos restos del trazado tradicional de ferrocarriles que, si bien fue rápido, intenso y tupido, pero deficiente hasta los años centrales de nuestro siglo, hoy aparecen como un testigo más de un declive socioeconómico y de una falta de vertebración territorial.

---

(1989). *Plan Extraordinario del Gobierno Vasco y de las Diputaciones Forales* (1989-1992). Bilbao.

<sup>29</sup> Estos temores están cada vez más fundados ya que las noticias que están surgiendo en este año de 1993 apuntan cada vez más hacia el enlace con la red estatal de alta Velocidad por Zaragoza. Con ello, Bilbao y Vitoria se convierten en un "fondo de saco" de las relaciones con Francia y el Valle del Ebro, mientras que el enlace más demandado es el de la Meseta. En esta dirección se contabiliza el 54 % de las salidas de mercancías, mientras que hacia Francia tan sólo un 7,5 % y hacia el Mediterráneo un 37,9 %. (Declaraciones de la Cámara de Comercio e Industria de Alava al diario El Correo-Español-El Pueblo Vasco, 28-I-93).

<sup>30</sup> Incluso se piensa en la conexión Orduña-Vitoria, manteniéndose una vieja idea y que fue incluida en el Plan de Transporte Ferroviario de 1987.

## **CONCLUSION: RESOLUCION DE TRAZADOS FERROVIARIOS: SIMBOLO DE SUPERACION DE UNA ASIGNATURA PENDIENTE DE ARTICULACION TERRITORIAL**

Entre incertidumbres internacionales y estatales, el deficitario trazado ferroviario de Euskalerrria peninsular comienza a ser retomado con un proyecto emblemático al que se subordina lo existente. El Proyecto de la Y vasca o la H vasco-navarra se presenta después de una centuria como solución a las deficiencias tradicionales, que durante años trataron de ser aminoradas a través de la construcción de ferrocarriles de vía estrecha. Estos tuvieron su papel coyuntural y, además, la realidad nos muestra la vigencia actual de las directrices que establecieron, las deficiencias que trataron de contrarrestar y las vacíos que buenamente suplieron. Si mediado el siglo fueron desapareciendo, fue precisamente por que la construcción de carreteras y autopistas que como "modernos agentes en la organización del territorio" (CARRERAS, C. 1979) fueron las sucesoras de los vías ferroviarias, sobre todo métricas, al realizarse con trazados paralelos a éstas.. Con todo, la congestión en las vías rodadas es evidente, mientras el capital ferroviario se ha ido desvalorizando.

En este contexto, la necesidad de la Y vasca o H vasco navarra es obvia y, si como A. LÓPEZ PITA (1992) apunta, la Alta Velocidad es "instrumento incomparable para la ordenación del territorio" en Euskalerrria Peninsular un trazado nuevo en forma de Y o de H también lo es, teniendo en cuenta otros aspectos. Así se ha de mencionar que la permanencia de los actuales trazados como principales, además del trasnochamiento comunicativo que suponen, no sirven a los intereses económicos de los puertos vascos, del país en general y tampoco a una clara consolidación del sistema urbano vasco. Por otro lado, mientras permanezcan así, al tiempo que no facilitan la integración territorial y social, sirven de disculpa para el mantenimiento de una degradación ecológica y ambiental mayor de la pudiera suponer una nueva construcción ferroviaria. No olvidemos que si las necesidades planteadas no se resuelven a través del ferrocarril, se impulsa todavía más la construcción de otras vías más impactantes desde el punto de vista medioambiental y con mayores ramificaciones difuminadas. Indudablemente estas cuestiones espaciales, estudiadas tanto desde una perspectiva ambiental, como por investigaciones de la geografía espacio-

temporal y locacional, centrada en las relaciones de los transportes con la explosión e implosión urbana<sup>31</sup>, también han de ser tenidas en cuenta.

La Y y/o la H ferroviaria, por tanto, ha de plantearse como una asignatura pendiente al margen de los temas que conlleva: ancho europeo, gran velocidad o velocidad alta,<sup>32</sup> nexo clave del Arco Atlántico etc... Por ello, y teniendo en cuenta las incertidumbres existentes en instancias superiores a la propia Euskalerría peninsular, a nivel del Gobierno Vasco se barajan diversas posibilidades. Así, recogiendo la evidencia del emergente papel regional y en parte el antecedente Aquitano, se intenta la posibilidad de autofinanciar la empresa, recurriendo a bancos extranjeros y recuperando el dinero con recortes de los cupos al Estado. Con todo, y al margen de las declaraciones en las que hay que contar con la componente de los vaivenes propios de la política, en esta asignatura pendiente que hemos tratado, se ha de conseguir una certidumbre social interna: un consenso que incluso sea hasta simbólico, para la superación del declive que afecta al país.

## BIBLIOGRAFIA

ADMINISTRACION DE LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA.  
DEPARTAMENTO DE URBANISMO VIVIENDA Y MEDIO  
AMBIENTE (1990): *Directrices de Ordenación Territorial de la comunidad Autónoma Vasca. Análisis y diagnóstico*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.

ADMINISTRACION DE LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA.  
DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y VIVIENDA (1992): *Directrices de Ordenación Territorial de la comunidad Autónoma Vasca. Avance*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.

---

<sup>31</sup> Nos referimos al análisis de impactos geográficos-humanos de infraestructuras, a los que se centran en los aspectos de contactabilidad y de conectividad, modelos de gravedad, etc. Véase por ejemplo, Mckinnon R.D. ( 1974) Hagggett et al. (1977), HAGGET P. and CHORLEY R.J. (1969) o Eliot Hurst, M.J. (1974).

<sup>32</sup> En este sentido se ha de recordar que la gran velocidad está reservada para el tráfico de viajeros y que las necesidades ferroviarias del País Vasco se basan en éste y en el de mercancías. Ambos tráficos, manteniendo una articulación interna y abaratando los costes, podrían resolverse con una construcción para velocidad alta, 200-225 Kms/hora, que en el tramo más largo de la Y (Vitoria-Irún, 107 Kms) supondría tan sólo un aumento de la duración del viaje en 6 minutos con respecto a la Gran Velocidad (280 Kms/ hora).

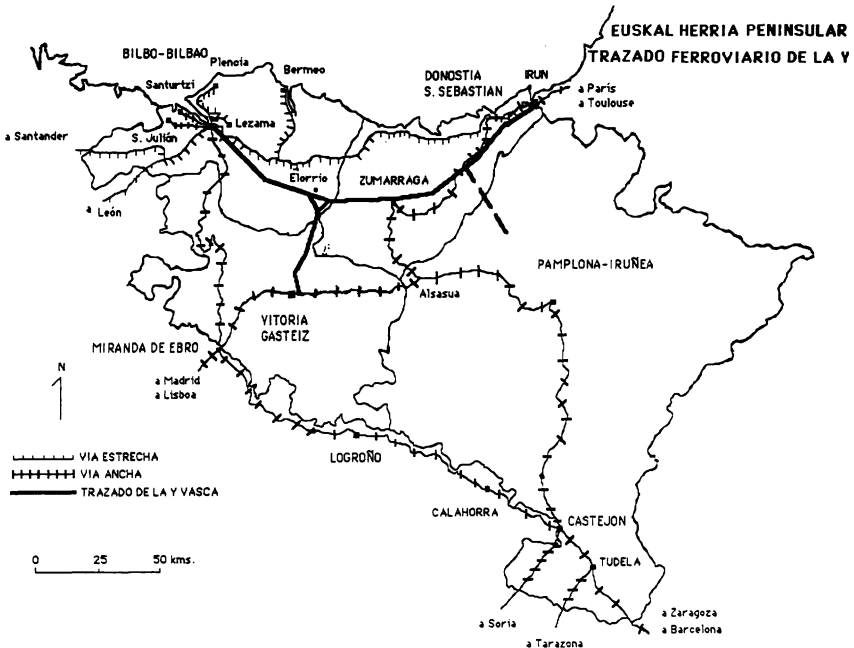
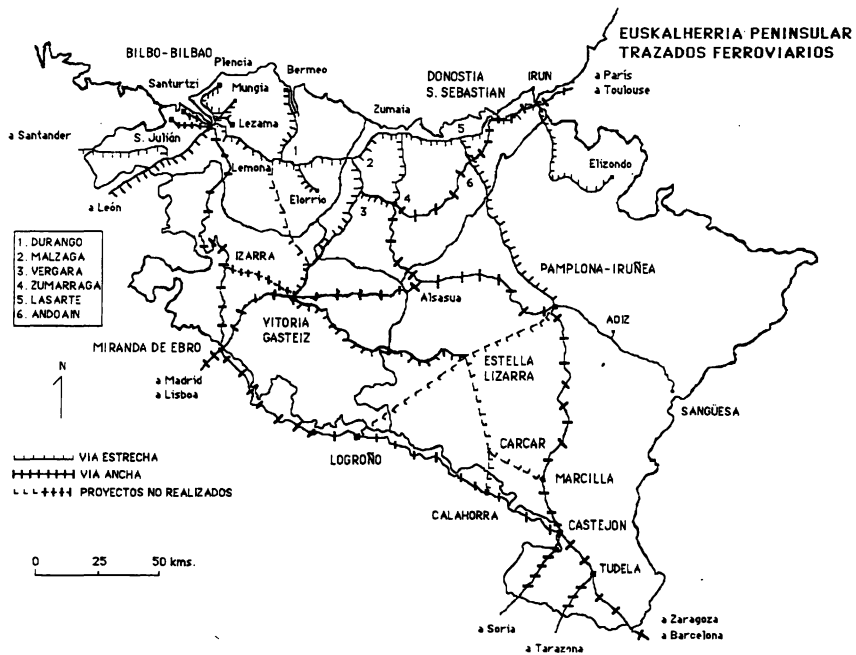
- AGUINAGA, R. (1910): *Ferrocarril de Estella-Vitoria-Los Mártires. Antecedentes, datos, planos*, Imprenta Provincial, Vitoria.
- BARAIBAR, F. (1887): Inauguración de las obras del F.C. Estella-Vitoria-Durango, *Euskal Herria, Revista Bascongada* nº XVI.
- BERODIA, R. (1983): El tren del Bidasoa 25 años después. 1956-1981, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXXIX, pp. 409-420.
- BORES, M. (1970): Historia del ferrocarril de Bilbao a Lezama, *Vida Vasca*, XLVII, pp.169-171.
- BRUNET ESTARELLES P. J. y SERVERA NICOLAU, J. Coords.(1992): *I Seminario sobre el Ferrocarril*, Universitat de les Illes Balears, Palma.
- CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ALAVA (1990): *El Futuro del Ferrocarril en Alava*, Vitoria. (Ejemplar Mecanografiado).
- CARRERAS, C. (1979): La autopista, moderno agente en la organización del territorio, *VI Coloquio de Geografía*, A.G.E. Palma de Mallorca.
- CASTELLS, L. (1987): *Modernización y dinámica de la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, Siglo XXI, Madrid.
- DORIA, R. et al. (1990): Economía vasca: evolución reciente y perspectivas, *Papeles de Economía Española*, Economía de las comunidades Autónomas, nº 9.
- ELIOT HURST, M. J. (1974): *Transportation Geography*, MacGraw Hill, New York.
- ESCAGUES DE JAVIERRE, I. (1948): Geografía del Ferrocarril de Alsasua a Irún, *Estudios Geográficos*, nº9.
- ESCAGÜES, I. (1963): Historia económica del primer ferrocarril de Vizcaya. 1863-1963, *Vida Vasca*, XL.
- FAINE, J. (1991) T.A.V.: El combate común de las regiones del Suroeste, *Atlántica*, nº 2. Bilbao.
- FERNANDEZ MAYORALAS G. y ARRANZ M. (1986): Transporte y organización del Espacio, en GARCIA BALLESTEROS A. Ed.: *Teoría y Práctica de la Geografía*, Alhambra, Madrid.
- FERRER REGALES, M. y PRECEDO LEDO, A. (1977): *Las ciudades de Guipúzcoa y Vizcaya*, Leopoldo Zugaza Editor, Durango.

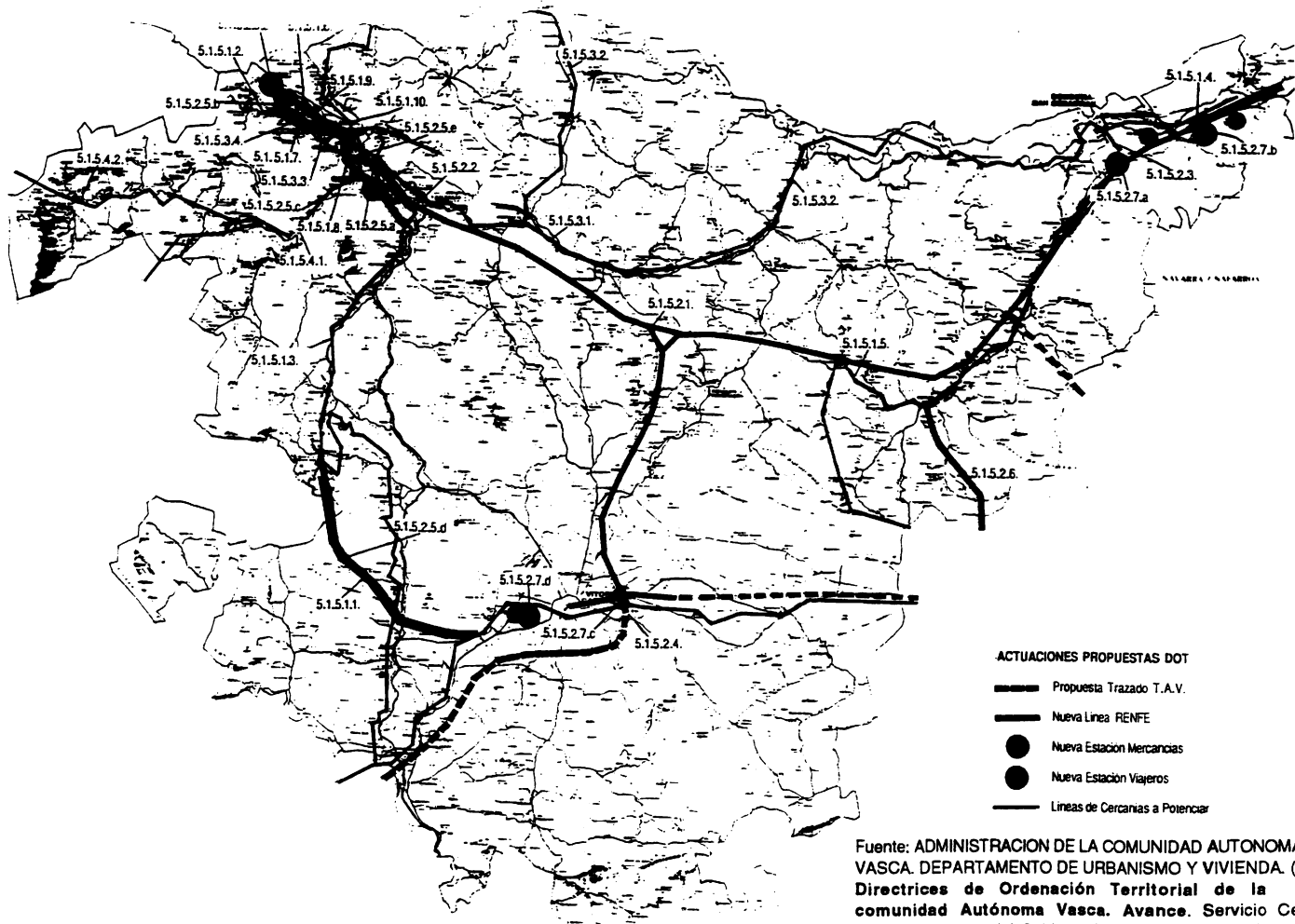
- GARCIA MERINO, L. V. (1987): *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Instituto Vasco de Administración Pública. Oñati.
- GUERRICABEITIA, J. A. (1982): *100 años de los Ferrocarriles Vascongados, 1882-1982*, La Editorial Vizcaína, Bilbao.
- HAGGET P. and CHORLEY R.J. (1969): *Network analysis in Geography*, E. Arnold, London.
- HAGGET, P. et al. (1977): *Locational analysis in Human Geography*, Edward Arnold, London.
- IZAGA, J. M. (1963): La vida del ferrocarril de Vitoria a Estella languidece, *Vida Vasca*, XLIV, pp. 41-43.
- IZQUIERDO, R. (1992): La política de transportes en la C.E. en relación con el sistema ferroviario, en *I Seminario sobre el Ferrocarril*, Universitat de les Illes Balears, Palma.
- LEGORBURU FAUS, E. (1991): Propuestas de Reordenación viaria en el País Vasco: En torno al ferrocarril de vía estrecha en Guipuzcoa (1920-1936), *Lurralde* nº 14.
- LOPEZ PITA, A. (1992): El ferrocarril español y la alta velocidad, en *I Seminario sobre el Ferrocarril*, Universitat de les Illes Balears, Palma.
- MCKINNON, R.D., (1974): en BOURNE, L.S. et al. Eds. *Urban Futures for Central Canada*, University of Toronto Press, Toronto.
- MENDIZABAL, PEÑA A. (1920-1930): *Ferrocarril Vasco-Navarro*, Memoria General. Madrid.
- MESANZA RUIZ DE SALAS, B. (1983): Desde 1845 nuestro desarrollo económico fue posible por la Red Vasca de ferrocarriles, *Economía Vascongada*, Octubre 1983.
- MESANZA RUIZ DE SALAS, B. (1984): Historia de los ferrocarriles....no construidos, *Economía Vascongada*, Enero 1984 pp. 9-11.
- MESANZA, RUIZ DE SALAS, B. (1972): Ferrocarril Bilbao-Zumárraga, eje neuralgico de las comunicaciones de País Vasco y de Bilbao, futuro puerto de Europa, *Vida Vasca*, XLIX, pp. 161-167.
- NOVO LOPEZ, P.A. (1992): *Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco 1845-1910*, Universidad del País Vasco. (Tesis doctoral inédita)



- OLAIZOLA ELORDI, J.J. (1989): Ferrocarriles y valles. Gipuzkoa, en *Ibai eta Haranak, El agua río y los espacios agrícola industrial y urbano*, nº 1. San Sebastián pp. 203-237.
- OLAIZOLA ELORDI, J.J. (1990 a): Ferrocarril y Valle en Bizkaia, en *Ibai eta Haranak, El agua río y los espacios agrícola industrial y urbano*, nº 3, San Sebastián, pp. 245-278
- OLAIZOLA ELORDI, J.J. (1990 b): *Patrimonio ferroviario de Euskadi*, Gobierno Vasco, Servicio Central de Publicaciones.
- OLAIZOLA ELORDI, J.J. (1991): El Ferrocarril en Navarra. San Sebastián, en *Ibai eta Haranak. El agua río y los espacios agrícola industrial y urbano*, nº 7, San Sebastián, pp. 241-270.
- ORTIZ DE ZARATE, R. (1857): *Ferrocarril de Bilbao a Tudela por Vitoria o Miranda de Ebro*, Imprenta de Ignacio de Egaña, Vitoria.
- SANZ LEGARISTI, P.M. (1992): *El ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro y la restauración en Alava. (1880-1931)*, Diputación Foral de Alava, Dpto. de Cultura, Vitoria.
- SECRETARIA DE LA PRESIDENCIA DEL GOBIERNO VASCO (1989): *Plan Extraordinario del Gobierno Vasco y de las Diputaciones Forales*, (1989-1992). Bilbao.
- URIARTE, TX. (1979): Comunicaciones y transportes, en *Euskaldunak. La étnia Vasca*. Vol. 2, Etor, San Sebastián.
- V.V.A.A. (1919): *Conferencias sobre el ferrocarril Bilbao-Vitoria-Internacional*, Imprenta Provincial, Vitoria.
- V.V.A.A. (1946): *El ferrocarril Vasco-Navarro-Castellano*, Informe mecanografiado, Archivo Municipal de Vitoria, 625. 1. A FER.
- V.V.A.A. (1991a): La "Y" vasca: Una vía necesaria y difícil, *Atlántica*, nº 1, Bilbao.
- V.V.A.A. (1991b): TAV: Vía rápida, vía lenta, *Atlántica*, nº 2, Bilbao.
- V.V.A.A. (1992): TAV: Una cuestión de rentabilidad, *Atlántica*, nº5, Bilbao.
- VELASCO (de), L. (1862): *Ferrocarril de Crispijana a Izarra en la Provincia de Alava*, Imprenta de Ignacio Egaña, Vitoria.
- VELASCO (de), L. (1857): *Ferrocarril de Bilbao a Tudela por Vitoria y Miranda de Ebro*, Vitoria, 1857.

- VELASCO (de), L. (1889): *Memorias del Vitoria de antaño*, Ediciones de Ayer, Diputación Foral de Alava, 1984.
- VELASCO, R. DIEZ; M.A. y GARCIA, I. (1990): Claroscuros en la recuperación y perspectivas de la economía vasca, *Papeles de Economía Española*, 45.
- VIDAL-ABARCA, YELIO, A. (1947): *El ferrocarril directo de Vitoria-Bilbao por el trazado Urbina-Lemona*, Imprenta Provincial, Vitoria.
- ZAPIAIN IRASTORZA, J. (1945): El ferrocarril del Plazaola. (Pamplona-San Sebastián). Su inauguración. Enero de 1914, *Vida Vasca*, XXII.





**ACTUACIONES PROPUESTAS DOT**

- Propuesta Trazado T.A.V.
- Nueva Línea RENFE
- Nueva Estación Mercancías
- Nueva Estación Viajeros
- - - Líneas de Cercanías a Potenciar

Fuente: ADMINISTRACION DE LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA. DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y VIVIENDA. (1992) *Directrices de Ordenación Territorial de la comunidad Autónoma Vasca. Avance. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.*