

¿Por qué trajeron el Ferrocarril a Castejón?

Alberto García Paredes

Sabemos hoy que Castejón ha estado poblado desde hace, al menos, unos 4.000 años. La necrópolis de la Edad del Hierro que están excavando, permite hacernos una idea de la entidad de aquel primitivo pueblo de Castejón. En la Edad Media, antes de las mortíferas epidemias de peste de mediados del siglo XIV, había unas 100 personas viviendo en 17 casas. La pequeña villa sobre el Montecillo, estaba rodeada por un grueso muro y protegida por un castillo, que vigilaba el paso del Ebro y los movimientos en la frontera con la vecina Castilla. A finales del siglo XV, las guerras, la peste, el hambre y la presión fiscal, habían acabado casi con ella. Sólo quedó el paso de la barca, la venta y unas familias que las atendían.

Sin embargo, la suerte de nuestro pueblo cambió cuando a mediados del siglo XIX se decidió poner el empalme de la línea ferroviaria de Zaragoza a Pamplona con la de Bilbao, en Castejón. Esa decisión cambió el futuro de nuestra villa y a ella debemos en parte el estar hoy aquí, el haber nacido o vivido en este lugar de la Ribera de Navarra y explica también en parte nuestro carácter particular (nuestra idiosincrasia), el hecho de que seamos como somos. Por eso, he considerado importante conocer quién y por qué tomó en su momento la decisión de establecer el empalme de las dos líneas ferroviarias en nuestro pueblo.

Las explicaciones que se han dado habitualmente, eran poco convincentes. Con una condescendencia no exenta en ocasiones de cierto menosprecio, como ha ocurrido con otras cuestiones relativas a Castejón, se han vertido afirmaciones que son incorrectas. Se ha dicho, en primer lugar, que el establecimiento del empalme se debió a motivos económicos, pues la Compañía consiguió aquí las tierras prácticamente regaladas. Cuando tuve conocimiento de esta explicación, surgieron mis primeras dudas al respecto. En obras declaradas de utilidad pública, entonces como ahora, se procedía mediante trámite de expropiación forzosa y los precios pagados por el suelo eran los mismos en Tudela que en Castejón. Las dos líneas fueron, en efecto, consideradas de primer orden, y contaron con subvención del Estado.

Escrito por tudelanos, he leído también que el promotor de la línea Zaragoza – Alsasua, el marqués de Salamanca, pretendió embolsarse unos cuantos millones más, prolongando la línea hasta Castejón. El marqués pudo estar envuelto, como de hecho parece que ocurrió en muchos chanchullos financieros, pero resulta difícil creer que tuviese que recurrir a este tipo de expedientes para ello. Como vuelvo más adelante a esta cuestión, paso a explicar antes lo siguiente.

Todo un complejo ferroviario quedó diseñado el año 1856, cuando se autorizaron tres concesiones de líneas relacionadas, al mismo tiempo: la de Madrid a la frontera francesa, la de Zaragoza a Alsasua y la de Tudela a Bilbao. La Real Orden de 8 de agosto de 1857 aprobando el proyecto para el ferrocarril de Zaragoza a Alsasua, establecía en el artículo 2º del pliego de condiciones todas las estaciones de Zaragoza y Tudela y de Tafalla a Pamplona. Sin embargo, del tramo de Tudela a Tafalla, decía: “desde esta ciudad a la de

Tafalla seguirá el trazado que se adopte en vista de los estudios mandados hacer por Real Orden de 8 del corriente”. Tampoco se fijaba el punto entre Irurzun y Alsasua en el que esta línea se uniría con la de Madrid a Irún, aunque quedaba claro en el punto 6º que sería “en el punto que los estudios verificados al efecto resulte más ventajoso a los intereses públicos”. Y, a riesgo de ser pesado, añadiré que el punto 1º indica que el ferrocarril iría “por la orilla derecha del Ebro, con sujeción a los estudios que (...) deben hacerse para determinar su enlace con el camino de Bilbao, hasta volver a unirse en la orilla izquierda con el primitivo trazado”. El proyecto sólo podía modificarse con autorización del Gobierno.

A destacar que el artículo 9º de la misma ley fijaba dos estaciones de primer orden en Pamplona y Tudela y una de segundo en Tafalla; el resto, sería de tercero.

Una Real Orden de 6 de junio de 1857 había aprobado el trazado del ferrocarril de Tudela a Bilbao por Miranda de Ebro. La reina, vistos los estudios realizados y conformándose con el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y el emitido por el Ministerio de la Guerra, aprobaba el proyecto presentado por los ingenieros. Una Orden posterior, de 18 de julio, aprobó el pliego de condiciones. En ese momento no estaba todavía claro dónde tendría lugar el empalme de las dos líneas, pero ya lo estaba que probablemente no sería en Tudela. El artículo 5º señalaba claramente: “El camino partirá del punto que definitivamente señale el Gobierno para su empalme con la línea de Zaragoza a Alsasua”. Y el punto 1º rezaba: “se señala por ahora el punto de partida de esta ferrocarril entre Alfaro y Rincón de Soto, a 25 kilómetros de Tudela hasta que, practicados los estudios para la modificación del trazado de Zaragoza a Alsasua en esta parte, fije definitivamente el Gobierno el empalme de ambos caminos”.

Como se ve bien después de esta parrafadas “leguleyas”, al Gobierno de la Nación competía determinar dónde establecer el empalme, después de proyectos, estudios técnicos y dictámenes preceptivos de la Junta Consultiva de Caminos y del Ministerio de la Guerra, que tenía que manifestar si había impedimentos por cuestiones de defensa. ¿Se puede afirmar después de esto que la Compañía podía hacer simplemente lo que más le interesase o le viniese en gana?

Yo nunca he oído argumentos semejantes para explicar que el empalme con la línea de Madrid se pusiese en Casetas, que creció como un poblado ferroviario parecido a Castejón. Se eligió Casetas porque la línea de Madrid descendía, como era natural, por el valle del Jalón. Aunque se pensó en un primer momento en Alagón, eso era hacer depender demasiado a una compañía de la otra, pues tenía que pagar peaje a la de Madrid – Zaragoza.

Lo que ningún caso estaba dispuesto a consentir el Gobierno, como es lógico, es que dos líneas subvencionadas (con la sustanciosa subvención de a 360.000 reales de vellón el Kilómetro) hiciesen el mismo recorrido.

Fernando Fernández Sanz explica en parte, al hablar sobre el antiguo puente de hierro, la elección del paso del Ebro. Se eligió pasar por aquí el Ebro, por causas similares a las que hicieron que desde tiempo inmemorial, se franqueasen por aquí sus aguas bajas. Fueron por tanto otros los motivos que determinaron la elección del despoblado medieval de Castejón. Motivos técnicos en primer lugar, y también económicos: fundamentalmente, los de ahorrar un doble trazado al erario público en una época en que las concesiones se otorgaban de forma exclusiva, evitando la competencia de empresas rivales.

Claro, que los tudelanos pusieron el grito en el cielo y lanzaron sus dardos contra todo lo que se puso a su alcance. Es verdad que los ferrocarriles españoles del siglo XIX fueron un escándalo, que hubo demasiados compadreo entre los caciques de los pueblos, los políticos de Madrid y el capital extranjero, que fue el gran beneficiario; que se alargaron líneas innecesariamente para cobrar más subvenciones o para pasar por las tierras de los amiguetes, y que se unieron puntos de lo más inverosímiles. Pero no confundamos todo, no parece ser éste el caso de Castejón.

El marqués de Salamanca tenía sus entradas en palacio, gozaba de una gran influencia y el respaldo de los Rothschild, pero el establecimiento del punto de partida de una línea en Castejón, perjudicaba seriamente a la Compañía del ferrocarril de Tudela a Bilbao, que perdía el enlace directo con la populosa capital de la Ribera, la subvención correspondiente al trayecto y un tramo muy fácil de construir, y detrás de la Compañía se encontraba el poderoso grupo de inversores vascos entre los que figuraban nombres como Ibarra, Orbegozo, etc. Víctor Hugo, amigo del marqués, le llamaba su Montecristo español. Arruinado varias veces, otras tantas rehizo su fortuna. Algún que otro cohecho aparte, si en España hubiésemos contado con varios emprendedores Salamancas, quizás otro gallo nos cantaría.

Se da también alguna otra explicación, en la que no puedo entrar ahora. Es mi intención ampliar en una próxima publicación, de modo más extenso y profundo, la respuesta a la pregunta que da título a este articulillo, sin embargo, me hacía ilusión contar a mis paisanos, en un espacio tan especial como el programa de fiestas y en un tiempo en el que conmemoramos la independencia del municipio, que no es verdad, que no trajeron el tren, sustento hasta hoy de tantos castejoneño, maná y fundamento de nuestro pueblo, sólo porque tocó la lotería, Ho, lo que es peor, por los tejemanejes de algún político corrupto al que sobornaron en Madrid, ni tampoco, porque estaba de saldo.