

## Los proyectos de ferrocarril transpirenaico navarros en el siglo XIX: Alduides versus Roncal

Iñaki Suso Espadas

Tesis dirigida por Angel García-Sanz Marcotegui y defendida en la Universidad Pública de Navarra el 27 de junio de 2003 ante el tribunal formado por: Javier María Donézar, presidente; Carlos Forcadell, Joseba de la Torre, Antonio Rivera y Juan Madariaga Orbea, vocales, que concedió a la misma la calificación de “sobresaliente cum laude” por unanimidad. Su objeto es estudiar la actitud de Navarra, de las provincias limítrofes y del Gobierno español hacia los dos proyectos de ferrocarril transpirenaico propuestos entre los años 1878 y 1884: el de Madrid a Bayona por Pamplona y los Alduides, y el de Castejón a Mauleón por Sangüesa y el valle de Roncal, continuación del de Madrid a Castejón por Guadalajara y Soria.

Los dos proyectos surgieron entre 1876 y 1877, aunque de una manera bien distinta, puesto que mientras el alduino ya había sido promovido de manera oficial por la Diputación Foral en las décadas de 1850 y 1860, el del valle de Roncal se planteó en 1876 por iniciativa de un particular navarro.

La corporación provincial navarra defendió el camino de hierro de los Alduides, y en 1878 nombró una Comisión, cuyo objetivo era estudiar con detenimiento la posibilidad de llevar a la práctica el proyecto, proponiendo las medidas más adecuadas para favorecer su construcción. Tras entablar negociaciones con un abogado de Bayona, Charles Le Beuf, representante de un sindicato financiero francés que se encontraba interesado en la realización del proyecto, en diciembre de 1879 se llegó a un preacuerdo entre ambas partes y se establecieron unas condiciones económicas. Entre ellas destaca que la Diputación debería dar una subvención durante veinticinco años a la compañía constructora, aunque únicamente en el caso de que los beneficios de la explotación no llegaran al 3% del capital inicial invertido, que se había presupuestado en 17 millones de francos. Como ésto podría implicar un desembolso muy importante, la corporación provincial no quiso decidir por sí sola, por lo que convocó una reunión para que los pueblos dejaran oír su voz a través de representantes de los siete distritos electorales.

Dichos delegados se reunieron con la Diputación en cuatro ocasiones entre mayo y junio de 1880, pero no pudieron confirmar el preacuerdo alcanzado con el grupo financiero francés, según denunció la prensa de Pamplona, a causa de la gran diversidad de intereses locales o personales, muchos de ellos contrapuestos, que se defendieron en las asambleas. Esto llevó a la ruptura de las negociaciones con el sindicato de Le Beuf y a echar por tierra todo el trabajo desarrollado.

A finales de ese mismo año 1880, ante la paralización de las gestiones, surgieron una serie de iniciativas locales en Estella y Puente la Reina, por donde estaba previsto que cruzase el ferrocarril de los Alduides. Se trataba de volver a impulsar el proyecto, de forma independiente a la Diputación Foral de Navarra, pero sin perder el contacto con ésta. Los impulsores, reunidos en la Comisión gestora del ferrocarril de los Alduides de Navarra, trataron de involucrar en el proyecto a la mayor parte de la provincia, pero a esos esfuerzos se opusieron los intereses de Cintruénigo, Corella y Fitero, que pretendían que el trazado desde Soria a Pamplona atravesara sus tierras en lugar de las de Estella y Puente la Reina. Así, se socavó cualquier tipo de actividad en favor del proyecto alduino, entre ellas las impulsadas por Serafín Olave, militar y político republicano y uno de sus mayores defensores.

Tras muchos meses de paralización del proyecto, en marzo de 1883 pareció que se le daba el impulso definitivo, con la celebración de una gran reunión en la que se planteó la creación de un nuevo grupo de presión, la Junta protectora del ferrocarril de los Alduides en Navarra. Hasta entonces el proyecto se había ligado a la conexión de Madrid con París, a través de la frontera francesa y las provincias de Navarra, la Rioja, Soria y Guadalajara, lo que complicaba la realización del tramo navarro. En lugar de esta conexión, los impulsores de la reunión modificaron el proyecto de forma que inicialmente sólo se construyeran los tramos situados entre el límite provincial navarro con la Rioja en el río Ebro y Pamplona, y entre ésta y la frontera francesa. Una vez ejecutada esta obra, se podrían ir completando los tramos que implicaban a las demás provincias hasta lograr la conexión con Madrid, estableciendo así una línea férrea que se prolongaría hacia París, acortando sensiblemente la distancia a recorrer entre la capital gala y la española.

Con respecto al ferrocarril del Roncal, y a pesar de no contar con apoyo de la Diputación Foral de Navarra y de la prensa pamplonesa, los estudios llevados a cabo por José Canalejas y Gregorio Garjón, primo del tenor roncalés Julián Gayarre y apoderado suyo, demostraron que su trazado era el que más reducía la distancia entre París y Madrid, con excepción tal vez del de los Alduides.

Sin embargo, a pesar de estas ventajas, el proyecto por el valle de Roncal tropezó con muchas dificultades ante el Ministerio de la Guerra, cuyos organismos consultivos lo rechazaron en repetidas ocasiones entre 1878 y 1881 por cuestiones relacionadas con la defensa del territorio, que juzgaron en peligro si se construía.

Prácticamente desde el final de la tercera guerra carlista, los respectivos impulsores de los proyectos de los Alduides y de Roncal se enfrentaron entre ellos. Así lo demuestra la lectura de la prensa de 1881, 1882 y 1883, en especial la de *El Diario de la Ribera*, de Tudela, de los periódicos de Pamplona *El Arga*, *El Eco de Navarra*, *Lau-Buru* y *El Navarro* y del calagurritano *Luz de Navarra*, *Rioja* y *Vascongadas*. *El Navarro*,

de tendencias políticas liberales, y *El Diario de la Ribera* se mostraron ambiguos en sus posturas, mientras que los demás apoyaron de forma unánime al trazado alduino, especialmente *El Eco*, por entonces también liberal, y la *Luz*, cuyo propietario era Serafín Olave. Sin embargo, *El Arga*, periódico vasquista y fuerista, defendió el proyecto por el valle de Roncal, y su sustituto en 1882, *Lau-Buru*, se inclinó por el de los Alduides.

La polémica sobre los proyectos de ferrocarril transpirenaicos dio lugar también a la publicación de algunos folletos en defensa de uno u otro, que destacaron de cada uno de ellos aquellos datos más llamativos para la prensa y que más podían beneficiar a los intereses generales de España. En concreto, Serafín Olave publicó tres folletos acerca del ferrocarril de Alduides, mientras que los que aparecieron acerca del proyecto roncalés, tres a favor y dos en contra, lo fueron de forma anónima.

Sin embargo, la Corona y el gobierno españoles se habían declarado partidarios de la construcción del ferrocarril desde Zaragoza a la frontera por Huesca, Jaca y Canfranc, proyecto que fue aprobado por las Cortes en marzo de 1882 y cuyas obras comenzaron pocos meses después, tras ser inauguradas por el rey Alfonso XIII. Para justificar esta decisión, se esgrimieron una serie de razones más políticas y estratégicas que económicas o prácticas. En efecto, se arguyó que Aragón era una región más fiel a la monarquía española que Navarra, lo que ya se habría demostrado durante la última guerra civil, puesto que ésta última se había alineado con el pretendiente carlista, mientras que las provincias aragonesas, al mantenerse leales, habían permitido la comunicación con Francia y Europa a través de los pasos del Pirineo de Huesca.

Tras tomar esa decisión, y a pesar de los esfuerzos que la aludida Junta protectora llevó a cabo durante el año 1883 para conseguir que el Congreso de los Diputados aprobara la concesión del proyecto alduino, en febrero de 1884, el gobierno español entabló conversaciones con el ejecutivo francés para construir el camino de hierro transpirenaico de Canfranc de forma conjunta, logrando un acuerdo en 1885, que además incluía un ferrocarril en Lérida, el de la Noguera Pallaresa.

En definitiva, se puede decir que los dos proyectos de ferrocarril transpirenaico planteados en Navarra no se llevaron a cabo por una serie de razones, como son:

- la oposición de los organismos del Ministerio de la Guerra (Junta Consultiva de Guerra y la Dirección General de Ingenieros Militares), que informaron en contra de los dos proyectos, por sus negativas consecuencias para la defensa del territorio español. Este motivo fue determinante para que no se llevaran a cabo ninguno de los dos proyectos navarros, puesto que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos del Ministerio de Fomento aprobó el trazado roncalés;
- la competencia del ferrocarril de Zaragoza a Pau por Canfranc, que no encontró tantos inconvenientes por parte del ramo de la Guerra, y que contó con el apoyo del gobierno y de la Corona españoles, por motivos políticos (habría que ver hasta qué punto relacionados con la fidelidad de las provincias aragonesas). Este apoyo de estas instituciones fue lo que acabó desequilibrando la balanza hacia el proyecto oscense;
- la polémica existente dentro de Navarra, que no apoyó unánimemente uno de los dos trazados. Tanto los representantes de los pueblos como la prensa de Pam-

plona se mostraron divididos, y aunque la mayoría se mostró favorable al camino de hierro de los Alduides, no se logró la unión de todos los esfuerzos, algo que se notó especialmente entre los diputados a Cortes y los senadores, puesto que hubo defensores de ambos proyectos. Aunque finalmente esta división no fue tan determinante, vistos otros poderosos motivos que se opusieron al ferrocarril alduino, sí puso de manifiesto la disparidad de motivaciones de algunos representantes políticos de la provincia, que muchas veces trabajaron de forma partidista.

Todo indica que, a diferencia de los aragoneses con respecto al proyecto de Canfranc, los representantes navarros en las Cortes tuvieron mucha menor capacidad para hacer que los gobiernos aceptaran el de los Alduides o el del Roncal. Este hecho evidenció que Navarra, tras la última guerra carlista, había perdido peso en el conjunto de la política nacional.

- la falta de apoyo por parte francesa, ya que si bien las instituciones de Bayona se habían mostrado partidarias del trazado de los Alduides por los beneficios que les acarrearía, parece que no supieron o no pudieron influir en su gobierno para construirlo, pues ni siquiera se trató de ello en las conversaciones celebradas entre ambos Estados en 1884. En cuanto al del valle de Roncal, a pesar de que inicialmente fue propuesto junto con el de la Noguera Pallaresa, desapareció de las negociaciones en cuanto los representantes franceses vieron peligrar éste último. Esta falta de apoyo influyó en cuanto que la no-construcción de la parte francesa hizo menos viable la de la parte española, ya por Alduides, ya por el Roncal.

## Las crisis de mortalidad en Navarra en el siglo XIX: guerras, epidemias y escasez de subsistencias

Eduardo Martínez Lacabe

Tesis dirigida por Angel García-Sanz Marcotegui y defendida en la Universidad Pública de Navarra el 5 de septiembre de 2003 ante el tribunal formado por: José María Garmendia Urdangarín, presidente; Fernando Mikelarena Peña, Joseba de la Torre, Lola Valverde Lamfus y Juan Madariaga Orbea, vocales, que le concedió la calificación de “sobresaliente cum laude” por unanimidad.

A pesar del notable avance que la demografía histórica sobre Navarra había experimentado en los últimos años (con monografías dedicadas al análisis del hogar y la familia tradicional, el descenso de la natalidad, la mortalidad infantil en Pamplona, etc.), todavía quedaban algunas parcelas por cubrir, como el estudio de la mortalidad general y las crisis de mortalidad en la Edad Contemporánea.