

# Un proyecto de ferrocarril transpirenaico por Navarra en el siglo XIX: el del valle del Roncal<sup>1</sup>

Iñaki Suso Espadas

Surgido a partir de la iniciativa de un particular en la década de 1870, el proyecto de ferrocarril de Castejón a la localidad francesa de Mauleón por Sangüesa y el valle del Roncal se convirtió en una seria alternativa al proyecto aragonés por Canfranc, aunque se vio rechazado por la administración española desde casi el primer momento.

## 1. Los primeros pasos del proyecto de ferrocarril de Castejón a la frontera francesa por el valle del Roncal

El valle de Roncal, situado al nordeste de Navarra, limita al norte con Francia, y por el este con los valles oscenses de Ansó y Fago. Pascual Madoz, en su diccionario geográfico del siglo XIX, describe su orografía de la siguiente forma: “Se halla sit[*uado*] en el terreno más áspero de la prov[*incia*], al pie de los Pirineos, rodeado de altísimos montes”<sup>2</sup>. Sin embargo, su situación en los Pirineos, hizo que fuese señalado como la posible zona de paso de un ferrocarril que uniera España con Francia.

Se puede decir que este proyecto de ferrocarril tiene sus orígenes en 1876, es decir, inmediatamente después de terminar la última guerra carlista. En concreto, el 18 de noviembre, Gregorio Garjón y Barrena, vecino de la villa de Roncal, dirigió una instancia al Ministerio de Fomento, solicitando las autorizaciones necesarias para verificar los estudios de un ferrocarril que, partiendo de un punto entre las localidades de

---

1. Este trabajo se presentó en forma de comunicación al *III Congreso Internacional de Historia Ferroviaria*, organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Gijón, 23 al 26 de septiembre de 2003).

2. MADUZ, Pascual, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Navarra*, Valladolid, Ámbito Ediciones, 1986, p. 336.

Castejón y Caparroso, y por las riberas de los ríos Aragón y Esca, fuera a terminar en la frontera de Francia por el valle del Roncal<sup>3</sup>. El Negociado de Ferrocarriles no objetó nada en contra, y propuso que se le diera a Garjón un año de plazo para llevar a cabo estos estudios, pero entendiéndolo que no se le reconocía ningún derecho a obtener la concesión, y así se le comunicó al interesado<sup>4</sup>. Sin embargo, este expediente terminó en esta gestión y parece que el solicitante no llevó a cabo ningún estudio, aunque lo cierto es que el promotor sí realizó gestiones en favor del mismo.

En efecto, en una nueva exposición que dirigió al Ministerio de Fomento el 5 de julio de 1880, para que éste no retrasara los estudios del ferrocarril roncalés, Garjón menciona que entre 1878 y 1879 se llevaron a cabo gestiones ante las corporaciones regionales situadas a ambos lados del Pirineo navarro, con resultados favorables:

Presentado este proyecto a la aprobación en principio, de la Exma. Diputación de Navarra y del Consejo General de Pau [*Bajos Pirineos*], ambas corporaciones lo aprobaron por unanimidad y acordaron prestarle todo su apoyo moral; la 1ª en sesiones de 7 de noviembre de 1878 y 9 de mayo de 1879, y la 2ª en sesiones de 26 de abril y 24 de agosto también de 1879<sup>5</sup>.

Plantada ya la semilla de lo que quería ser una alternativa al proyecto de ferrocarril de Canfranc y al de Pamplona a Bayona por los Alduides, el del Roncal no contó con apoyos firmes en Navarra, como lo demuestra la lectura de los libros de actas de la Diputación Foral de Navarra.

## 2. La Diputación de Navarra ante el ferrocarril por el valle del Roncal

El proyecto se comenzó a tener en cuenta en Navarra en mayo de 1879, cuando Gregorio Garjón presentó una instancia ante la corporación de esta provincia, para que prestara al proyecto su apoyo moral y material. La Diputación procedió a dirigir al Consejo General de los Bajos Pirineos franceses una comunicación en la que se pedía su colaboración, interviniendo ante su gobierno a favor de este proyecto<sup>6</sup>. También remitió una instancia al Ministerio de Fomento en la que se promocionaba el proyecto del Roncal, aludiendo a las ventajas que podía tener en comparación al del Norte (Madrid a Hendaya por Irún), como la reducción de unos 200 km. en la distancia entre la capital española y París. Otros beneficios eran los siguientes:

---

3. Extracto del expediente de estudio de un ferrocarril de Castejón a la línea de Francia por el valle de Roncal, p. 1 (Archivo General de la Administración, en adelante A.G.A., Fondo O.P., caja 22437).

4. Carta de la Dirección General de Obras Públicas al gobernador de Navarra, de 21 de noviembre de 1876 (A.G.A., caja 22437).

5. Exposición de Gregorio Garjón al Ministerio de Fomento, 5 de julio de 1880, p. 1 (A.G.A., caja 22437).

6. Sesión del 8 de mayo de 1879 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 92, fols. 97-99).

La segunda y no menos importante ventaja consiste en que la línea de Castejón al Pirineo no se necesita construir ningún túnel de importancia porque el trazado iría siempre por la ribera de los ríos Aragón y Esca, desde Carcastillo. Las obras serían de muy fácil ejecución según se demuestra dirigiendo de una simple ojeada sobre el mapa de la provincia de Navarra., siendo relativamente pequeño el túnel que habría de construirse para atravesar el Pirineo, pues no excedería de 1500 m. (...)

La tercera ventaja que ofrece el proyecto apoyado por la Diputación de Navarra consiste en que la entrada del túnel de Pirineo que sería el punto más alto de la línea por Roncal estaría a unos 900 m. sobre el nivel del mar mientras que los demás proyectos alcanza una elevación de 1300 a 1600 m<sup>7</sup>.

Finalmente, se rogaba al ministro para que ordenara a la comisión de ingenieros encargada de estudiar los diferentes trazados que debían atravesar los Pirineos, que procediera al estudio del ferrocarril por el valle del Roncal. Al mismo tiempo que se remitía esta exposición, la corporación provincial navarra informó a sus homólogas de Guadalajara, Soria y Logroño acerca de la gestión que acababa de realizar<sup>8</sup>.

La Diputación Foral de Navarra, ocupada en promocionar el proyecto de ferrocarril por los Alduides, no volvió a ocuparse del asunto hasta 1882, cuando nuevamente Garjón le solicitó su apoyo de la siguiente forma:

Primero. Elevar una razonada exposición al Excmo. Sr. Ministro de Fomento pidiendo autorice desde luego la construcción del proyectado ferrocarril de Castejón a Francia por Sangüesa y Roncal.

Segundo. Remitir dicha exposición a los Sres. Diputados y Senadores de esta provincia, recomendándoles eficazmente la presenten al señor ministro, la apoyen y presten todo su apoyo moral al proyecto, en cuantas ocasiones fuere necesario.

Tercero. Remitir copia de la repetida exposición a las Diputaciones de Logroño, Soria y Guadalajara, invitándolas a que hagan lo propio, a fin de entablar una acción común entre todos los representantes de estas provincias que haga más fácil el obtener la ley de concesión; y

Cuarto. Dirigir una circular a todos los Ayuntamientos de esta provincia, excitándoles a que a la mayor brevedad eleven exposición al señor ministro de Fomento en el mismo sentido que V.E. cuyas exposiciones deberían enviar a V.E. para que a su vez los remita a su destino, por conducto de los representantes de los mismos<sup>9</sup>.

7. Sesión del 14 de mayo de 1879 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 92, fols. 99-99 v.).

8. *Ibidem*, p. 100. La Diputación de Guadalajara contestó días más tarde, reconociendo los beneficios que el proyecto podía tener para su provincia, por lo que estaba dispuesta a colaborar en su favor, aunque no se especificaba la forma en que se podía hacer. Sesión del 27 de junio de 1879 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 92, p. 146v). En cuanto a las otras dos provincias, no se han localizado posibles respuestas, ni en el Archivo Administrativo del Gobierno de Navarra, ni en los de Soria o Logroño.

9. Instancia de Gregorio Garjón y Barrena a la Diputación Foral de Navarra, de 20 de octubre de 1882. Sesión de 27 de octubre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fols. 55-55v).

Así pues, la Diputación Foral de Navarra decidió enviar la nueva instancia al Ministerio de Fomento, en la que se volvía a proponer la realización de estudios que desembocaran en la realización del proyecto roncalés:

Que constante en su propósito de favorecer en cuanto le sea posible todos aquellos proyectos que tiendan al desarrollo material de la riqueza de la Provincia que administra, y reconociendo como de suma importancia la construcción del ferrocarril de Castejón por Sangüesa y Roncal a la frontera francesa que se intenta ejecutar (...), se digne acoger con benevolencia esta solicitud y en su consecuencia inclinar el ánimo del Gobierno de S.M. a fin de que preste a la indicada vía de Roncal toda la protección necesaria para que las aspiraciones de los pueblos interesados se vean colmadas con la construcción del mencionado camino<sup>10</sup>.

Además de recordar la anterior gestión que en el mismo sentido se había realizado, en mayo de 1879, y considerando los muchos beneficios que debía reportar no sólo a Navarra, sino al resto de España, la corporación provincial navarra suplicaba al ministro de Fomento que autorizarse la construcción del ferrocarril de Castejón a la frontera francesa por el Roncal, previas las formalidades que la legislación vigente exigía. Tal y como había pedido Garjón, la Diputación también remitió una copia de la exposición a las corporaciones de Logroño, Soria y Guadalajara, acompañada de una nota en la que se les invitaba a participar en las gestiones<sup>11</sup>. Por otra parte, también remitió al conde de Heredia Spinola, como decano de los representantes navarros en Cortes, una carta en la que se le informaba del envío de una instancia al ministro de Fomento, y le pedía el concurso de los diputados y senadores a favor del proyecto<sup>12</sup>.

Finalmente, asimismo la Diputación escribió una circular a los ayuntamientos que podrían verse más afectados por la construcción del ferrocarril, como los de Isaba, Roncal o Burgui, y las de otros pueblos por donde pasaría la línea (Castejón, Tudela, Caparros, Cáseda o Sangüesa). En ella se podía leer que la corporación provincial

no ha podido menos que acoger con benevolencia el pensamiento de realizar la construcción del ferro-carril de Castejón a Francia por Sangüesa y Roncal que tanto interesa a esta Provincia; y al efecto haciéndose intérprete y llevando la voz de los pueblos interesados, se ha dirigido al Exmo. Sr. Ministro de Fomento en súplica de que autorice la construcción de la mencionada vía.

Mas esto no obsta para que los Ayuntamientos comprendan la conveniencia de exponer también por su parte al Gobierno de S.M. la importancia de dicha línea, llamándole la atención sobre sus ventajas, y que en su construcción fundan una de sus legítimas aspiraciones, sin que a ella se oponga la de otros que pueden construirse, siquiera tiendan a poner en comunicación nuestra Provincia con la Nación francesa, y al efecto ha acordado dirigir a V.I. la

---

10. Instancia de la Diputación Foral de Navarra al Ministerio de Fomento, de 31 de octubre de 1882, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437).

11. Carta de la Diputación Foral de Navarra a las Diputaciones provinciales de Logroño, Soria y Guadalajara, de 31 de octubre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 63).

12. Carta de la Diputación Foral de Navarra a los Diputados y Senadores por Navarra, de 2 de noviembre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 64).

presente, significándole el gusto con que vería que ese Ayuntamiento, uniendo su voz a la de esta Corporación, eleve al Exmo. Sr. Ministro de Fomento respetuosa instancia en solicitud de que previas las formalidades que la ley exige, autorice la construcción del ferro-carril de Castejón a Francia por Sangüesa y Roncal, remitiéndola a esta Diputación para darle el curso correspondiente<sup>13</sup>.

Sin embargo, no parece que estas gestiones tuvieran consecuencias inmediatas. Al menos, en el Archivo Administrativo del Gobierno de Navarra no se conserva ninguna carta de contestación ni de los representantes navarros en Cortes, ni de los ayuntamientos a los que se dirigió la circular. Sólo en los libros de actas de la Diputación de Navarra se han conservado las respuestas de las de Soria y de Guadalajara. La primera de ellas, el 17 de noviembre, escribía a la corporación provincial navarra lo siguiente, acerca de la instancia elevada al ministro de Fomento:

considerando de suma importancia la ejecución de la línea férrea de que se trata, y deseando que obras de semejante naturaleza se lleven a efecto por los intereses materiales que desarrollan, y que a los de la Provincia pueden dar impulso favorable, la Diputación ha acordado manifestar que acepta con gusto la invitación y pondrá en juego sus influencias a fin de conseguir la concesión apetecida; pero rogando a la Exma. Diputación foral y provincial de Navarra interponga también las suyas para que el trazado se extienda desde Castejón a enlazar con la línea de Madrid a Zaragoza, pasando por esta Capital y villa de Almazán que tanta importancia ha de dar al proyecto<sup>14</sup>.

Por su parte, la Diputación de Guadalajara se mostró más breve y concisa en su contestación, que fue remitida ya entrado el mes de diciembre:

esta Diputación ha acordado interesar también de la Superioridad tan importante asunto, complaciéndose en comunicarlo a V.I. por mi conducto para conocimiento de la Corporación de su digna presidencia<sup>15</sup>.

Además de estas gestiones, la corporación provincial navarra envió en 1884 una exposición al presidente de la comisión de los ferrocarriles por el Pirineo central. Se trataba de mostrar a los miembros de esta comisión mixta franco-española, que debía elegir el punto por el que se cruzarían los Pirineos, las ventajas que proporcionaría el proyecto roncalés, haciendo especial hincapié en el acortamiento de las distancias, ya mencionado anteriormente, y en las buenas condiciones técnicas del proyecto:

Otra ventaja y no menos recomendable consiste en que la línea de Castejón al Pirineo no se necesitará construir ningún túnel de importancia pues el trazado iría siempre por la ri-

13. Carta de la Diputación Foral de Navarra a diferentes pueblos de Navarra, de 6 de noviembre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 71v).

14. Carta de la Diputación provincial de Soria a la de Navarra, de 17 de noviembre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 116).

15. Carta de la Diputación provincial de Guadalajara a la de Navarra, de 15 de diciembre de 1882. (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 160v).

bera de los ríos Aragón y Esca, desde Carcastillo. Y como el túnel que habría de construirse para atravesar el Pirineo, sería aproximadamente de unos 1500 m., cuya mitad habría de satisfacerse por la Francia, claro está que las obras resultan de fácil ejecución y relativamente económicas<sup>16</sup>.

Es extraña esta actitud de la Diputación Foral de Navarra, que ante la llegada de la mencionada comisión a Pamplona, el 21 de junio de ese año, efectuase una gestión de este tipo, y que no hiciera lo mismo por el proyecto de ferrocarril de los Alduides, que había patrocinado años antes. Tal vez podríamos ver en este hecho un cambio de postura hacia los dos ferrocarriles en los que estaba relacionada la provincia de Navarra, siendo consciente de las ventajas que realmente tenía el del Roncal por encima del alduino.

### 3. El ferrocarril del Roncal en la administración española

Tras recibir la primera instancia de la corporación provincial navarra de mayo de 1879, el Ministerio de Fomento la remitió a la comisión que estaban estudiando un ferrocarril que atravesara los Pirineos centrales. Aquella, después de examinarla, la devolvió al Ministerio junto con un informe en el que su director, Eusebio Page, señalaba los pros y los contras del proyecto:

1º Que la distancia entre Madrid y París podría acortarse hecha la línea por Soria y el Roncal, en unos 150 kilómetros a lo sumo.

y 2º Lo es además que la divisoria del Pirineo está considerablemente más baja en dicho puerto que en Canfranc y que en los demás pasos del Pirineo estudiados por esta Comisión.

Pero al par que dicha dirección reúne ambas ventajas, no puede atribuírsela la de ofrecer un trazado en mejores condiciones y más barato que los demás, pues no es fácil obtener otro más económico que los del valle del Inca y de Canfranc (...), ni tampoco puede asegurarse que la longitud del túnel sea tan corta como se expresa<sup>17</sup>.

Finalmente, ante las razonables dudas que se suscitaban, Eusebio Page proponía hacer un estudio más profundo de la línea, formando un anteproyecto, a fin de poder conocer mejor si esas supuestas ventajas que se ofrecían eran tales o no. Sin embargo, la Dirección General de Obras Públicas dirigió una comunicación al gobernador de Navarra, para que informase a la Diputación del aplazamiento de estos estudios:

Vista la instancia de la Diputación provincial de Navarra pidiendo se estudie por la Comisión de estudios de ferrocarriles por el Pirineo central un trazado desde Castejón a la frontera francesa por el valle del Roncal; considerando que la escasez de personal no permite

---

16. Exposición al presidente de la comisión internacional de los ferrocarriles por el Pirineo central. Sesión del 14 de junio de 1884 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 105, fol. 38v).

17. Carta del ingeniero jefe de la Comisión de los Ferrocarriles Internacionales al Director General de Obras Públicas, Comercio y Minas, de 31 de mayo de 1879, p. 2-3 (A.G.A., caja 22437).

que puedan emprenderse nuevos estudios sin concluirse los que hay pendientes; considerando que el trazado por el valle del Roncal de halla fuera del programa de estudios de la Comisión; esta Dirección general ha acordado manifieste V.S. a la referida Diputación provincial, que se aplaza por ahora la resolución de su instancia<sup>18</sup>.

El proyecto roncalés volvió a aparecer en el Ministerio de Fomento al año siguiente, cuando se recibió una comunicación desde el de Estado, adjuntando una carta del embajador francés en Madrid en la que se manifestaba el interés que el gobierno de la vecina República había mostrado por esa línea<sup>19</sup>. En efecto, se hablaba de que se habían realizado algunos estudios en la zona cercana al valle del Roncal, en su vertiente francesa, después de que la Diputación navarra indicara al gobierno francés que esta zona era muy propicia para la construcción de un ferrocarril:

La Diputación Provincial de Navarra recientemente ha llamado la atención del Sr. Ministro de Trabajos Públicos hacia las ventajas que presentaría el paso de los Pirineos por el valle de Mauleón, la colina de Urdayte [*sic*] y el valle del Roncal, se ha invitado a nuestros ingenieros a que procedan a un reconocimiento de los terrenos en dicha nueva dirección. Como este estudio preliminar ha dado resultados favorables, el Sr. Ministro de Trabajos Públicos, cree que sería útil, que de él se ocupasen las conferencias técnicas, que actualmente celebran los ingenieros de los dos países<sup>20</sup>.

Este interés francés hacia el proyecto por el valle del Roncal era fruto de las gestiones realizadas el año anterior por Gregorio Garjón ante el Consejo General de los Bajos Pirineos, que a su vez las practicó ante su gobierno, como se puede leer en una exposición que Garjón había dirigido al Ministerio de Fomento en julio de 1880:

En igual sentido se dirigió el Consejo General de Pau al Ministerio de Trabajos Públicos de Francia; pero con tan buena fortuna que a los 40 días de hecha la petición tres ingenieros de la Comisión Francesa, estaban ya practicando el reconocimiento del terreno, para informar acerca de la posibilidad de construir el camino<sup>21</sup>.

### 3.1. *La actitud del Ministerio de Fomento*

El Ministerio de Fomento, por su parte, no había cambiado de parecer con respecto a la decisión que había adoptado en 1879. En este caso, se escudó en la falta de infor-

18. Carta de la Dirección General de Obras Públicas al gobernador de la provincia de Navarra, de 18 de julio de 1879 (A.G.A., caja 22437).

19. Carta de la Dirección de Asuntos Comerciales y Consulares, del Ministerio de Estado, al Ministerio de Fomento, de 18 de junio de 1880 (A.G.A., caja 22437).

20. Carta de la embajada de Francia en España al ministro de Estado, de 11 de junio de 1880, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437).

21. Exposición de Gregorio Garjón al Ministerio de Fomento, 5 de julio de 1880, p. 2 (A.G.A., caja 22437).

mación, como se puede leer en la respuesta que dirigió al de Estado, para que éste a su vez la trasladase al embajador francés:

Este Ministerio tiene pedidos a varios centros oficiales dictámenes sobre los diferentes trazados que podrían seguirse para cruzar el Pirineo y mientras no los reciba, no cree ser ahora momento oportuno para ampliar los cometidos de la comisión mixta nombrada anteriormente sometiéndole el nuevo estudio del trazado por el valle de Mauleón, colina de Urdaye [*sic*] y valle del Roncal<sup>22</sup>.

Sin embargo, lo cierto era que en un informe preparado el 16 de julio de 1880 por los ingenieros Eusebio Page y Emilie Decomble, máximos responsables de las comisiones española y francesa que debían tratar sobre las líneas transpirenaicas a construir entre los dos países, ya se había considerado esa opción como línea que cruzara el Pirineo central. En él, se mencionaba que el ferrocarril por el valle de Roncal, propuesto por la Diputación Foral de Navarra y por el Consejo General de los Bajos Pirineos, podría ser muy beneficioso para España y Francia:

Un ferrocarril construido entre los valles de Mauleón y el Roncal por el puerto de Urdaye [*sic*] (y que se dividiría en dos ramales al llegar al río Aragón, uno de ellos descendiendo este río por Sangüesa y Marcilla hasta Castejón y el otro dirigiéndose, aguas arriba, hasta encontrar la traza del ferrocarril de Jaca a Huesca), podría reemplazar, con economía de un gran número de millones para los dos países, tanto el paso de Pamplona a los Alduides como el de Oloron Santa María a Jaca por el Somport<sup>23</sup>.

Sin embargo, los redactores del informe admitían su falta de información, ya que no se había realizado ningún estudio, razón por la cual el ferrocarril del Roncal no podía compararse con los demás trazados en el ámbito técnico, aunque aparecía en el resumen de las distancias desde París a Madrid, Zaragoza y Huesca, plasmadas en el siguiente cuadro:

---

22. Carta del Ministerio de Fomento al Ministerio de Estado, de 23 de julio de 1880 (A.G.A., caja 34156).

23. *Breve reseña en apoyo de los convenios provisionales redactados por orden superior después de haber celebrado las conferencias técnicas relativas al paso de Somport (entre los valles de Aspe y del río Aragón) y al paso del valle de la Neste al del Cinca, y en apoyo además de los programas de estudios oficiosamente fijados para el paso del valle del Salat a el [*sic*] del Noguera Pallaresa y para el paso de la frontera en el punto mismo en que el Garona sale del territorio español para entrar en Francia, en Puente del Rey, Tolosa, 16 de julio de 1880, p. 3 (A.G.A., caja 34156).*

Cuadro 1  
Distancias desde París, Toulouse y Pau a Madrid, Zaragoza y Huesca (en km)

	<i>París a</i>			<i>Toulouse a</i>			<i>Pau a</i>		
	<i>Madrid</i>	<i>Zaragoza</i>	<i>Huesca</i>	<i>Madrid</i>	<i>Zaragoza</i>	<i>Huesca</i>	<i>Madrid</i>	<i>Zaragoza</i>	<i>Huesca</i>
Tra. 1°	1.452	1.155	1.230	991	694	769	775	478	553
Tra. 2°	1.302	1.072	1.147	841	611	686	625	398	473
Tra. 3°	1.443	1.102	1.027	851	510	435	674	333	258
Tra. 4°	1.376	1.035	1.088	784	443	496	607	266	319
Tra. 5°	1.299	1.076	1.041	746	514	494	547	315	295

Trayecto 1°, Por el ferrocarril del Norte de España  
 Id. 2°, Por el de Pamplona a los Alduides.  
 Id. 3°, Por los valles de Aspe y del río Aragón hasta Jaca, pasando por Huesca.  
 Id. 4°, Por los valles de Aspe y Aragón hasta Jaca, hacia Zuera y Zaragoza por el Gállego.  
 Id. 5°, Por los valles de Mauleón al Roncal con ramal entre Olorón y el valle de Mauleón.

Fuente: *Breve reseña en apoyo de los convenios provisionales...*, p. 6.

De la comparación de estos datos, los autores deducían que tanto el proyecto de los Alduides como el del Roncal, reducían la distancia entre Madrid y París en unos 150 km. con respecto al ferrocarril del Norte y al de Canfranc, y en 75 km. a este último en línea directa hacia Zaragoza. En cuanto a las otras dos ciudades francesas, las comparaciones no eran tan favorables a los proyectos navarros, equiparándose en este caso el del valle del Roncal al que se pretendía llevar por Canfranc. Como conclusión, se mencionaba la posibilidad de que fuese el proyecto de Canfranc el elegido para cruzar los Pirineos si no se estudiaba el del valle de Roncal:

Si la línea por los valles de Mauleón y del Roncal no entra en comparación cualquiera que sea la razón para ello (en una palabra, si el primer programa para el estudio de los Pirineos Centrales debe conservarse intacto), hay dos líneas de gran tránsito que ejecutar. Son las siguientes:

De Olorón Santa María a Huesca y Zaragoza por el Somport a Jaca.

Segundo: desde París a Cartagena por los valles del Salat y del Noguera Pallaresa.

Y si por el contrario no existen razones extrañas a las consideraciones técnicas que eliminan la dirección de Mauleón y del Roncal, en fin, si los estudios emprendidos de esta línea vienen a justificar a fines de 1880 o principios de 1881 las apreciaciones de la Junta provincial de Navarra convendrá construir:

1.º El ferrocarril de París a Zaragoza y a Madrid por Mauleón, el valle del Roncal, Sangüesa y Castejón, con ramal por Jaca a Huesca.

2.º El ferrocarril de París a Cartagena por los valles del Salat y del Noguera Pallaresa<sup>24</sup>.

24. *Ibidem*, p. 8

Este informe daba al proyecto roncalés grandes posibilidades de ser tomado en cuenta, por lo menos, en los círculos oficiales españoles, que hasta esos momentos ni siquiera se había considerado la opción de estudiarlo convenientemente, en espera de que su principal valedor, Gregorio Garjón y Barrena, presentara el proyecto completo, que se había anunciado para el mes de noviembre de 1880.

### 3.1.1. *El proyecto técnico del ferrocarril por el valle de Roncal*

Aunque en la exposición presentada por Garjón el 5 de julio de 1880 se afirmaba con rotundidad que el proyecto iba a estar terminado antes de noviembre, lo cierto es que no fue presentado ante el Ministerio de Fomento por el ingeniero José Canalejas y Casas, hasta el mes de diciembre de 1881<sup>25</sup>. No hemos podido establecer la relación que habría entre el impulsor del proyecto y José Canalejas, pero suponemos que Garjón le encargó la realización del proyecto técnico, dado que el ingeniero Canalejas había demostrado ya su conocimiento en materia de ferrocarriles como director administrador de la compañía del camino de hierro de Ciudad Real a Badajoz<sup>26</sup>.

El primer volumen del documento se recoge la memoria descriptiva, que constaba de ocho apartados. En las *Consideraciones generales* se cifraba en 143.672,34 m. la longitud que tendría la línea desde Castejón hasta la frontera francesa por el puerto de Urdaitte, con un coste de 28.242.562,09 pesetas. También se podía leer un alegato para favorecer la construcción de vías de comunicación entre Navarra y la vertiente francesa, lo que supondría aumentar las relaciones comerciales entre esos territorios:

A pesar de que en los últimos años van aumentando las carreteras que nos unen con Francia, con ser su establecimiento meritorio y plausible, no es suficiente para satisfacer las necesidades del cambio con la rapidez y en las proporciones que exige la actividad económica de nuestros tiempos<sup>27</sup>.

A continuación se hacía un repaso a las líneas ferroviarias que en esos momentos existían entre los dos países, es decir, el ferrocarril de Madrid a Hendaya por Valladolid, San Sebastián e Irún en el extremo occidental de los Pirineos, y el de Barcelona a Perpignan por Gerona en el oriental. Según el autor de la memoria, entre las dos vías no se llegaba a satisfacer las necesidades comerciales que tenía la mayor parte de la

---

25. *Proyecto de ferro-carril [sic] de Castejón a la frontera francesa por Sangüesa, Roncal y el puerto de Urdaitte [sic]. [20 de diciembre de] 1881.* Este proyecto se ha encontrado muy repartido en el A.G.A., en concreto 13 cajas, entre ellas la 10011, con la memoria descriptiva (volumen 1º); la 9843, con el presupuesto (volumen 3º); o la 9242, con el pliego de condiciones facultativas (volumen 7º).

26. Este cargo lo ocupaba en diciembre de 1879, según se recoge en el semanario de Madrid *El Problema*, del 10 de diciembre de 1879, p. 31.

27. *Proyecto de ferrocarril de Castejón a la frontera francesa por Sangüesa, Roncal y el puerto de Urdaitte [sic]. Primer volumen. Memoria descriptiva, pp. 1-2, [20 de diciembre de] 1881 (A.G.A., caja 10011).*

península, en especial de aquellas provincias que se localizaban en la zona sur pirenaica. En efecto, se hacía referencia al hecho de que entre ambos trayectos quedaban cerca de 500 kilómetros de frontera sin comunicación ferroviaria, pero que en un futuro cercano debían ser atravesados al menos por una nueva vía, según se recogía en la ley de 2 de julio de 1870. Por su parte, el proyecto que desde Soria y Castejón se dirigía hacia Francia por el valle del Roncal, presentaba en opinión del ingeniero redactor tales ventajas con respecto al proyecto de Canfranc, que rápidamente comenzó a tenerse en cuenta en los círculos oficiales franceses. Por ejemplo, así aparecía reflejado en un dictamen que el Consejo General de los Bajos Pirineos había tomado en agosto de 1880:

La combinación nueva presentaría grandes ventajas para la ciudad de Pau y la mayor parte del Departamento de los Bajos Pirineos; digamos más, para Francia entera y la mayor parte de España igualmente. La Administración ha juzgado así, puesto que acabamos de recibir la orden de proceder con urgencia a un estudio completo que se hará y creemos que se terminará también en 1880<sup>28</sup>.

Después de referirse al informe de los ingenieros Decomble y Page, que debían proponer los trayectos más adecuados a las dos naciones, y que se decantaban por el proyecto roncalés, se procedía a comparar el ferrocarril del Roncal con los demás. Aquél presentaba más ventajas, como ser el trayecto más corto entre Madrid y París:

reúne este proyecto a la condición anterior de servir a las provincias españolas que atraviesa, otra más importante y que le da su carácter internacional, la de ser el más corto posible entre Madrid y Francia. Añádase como tercera perfección, que quedará demostrada más adelante, la de ofrecer un trazado que permite economía y velocidad en la tracción y por tanto en el precio del transporte<sup>29</sup>.

En este sentido, se procedía a considerar la distancia que desde Madrid debía recorrerse hasta la localidad francesa de Dax, considerándose ésta como el punto al cual confluirían, antes de dirigirse hacia la capital francesa, todos los proyectos propuestos a través del tramo central de los Pirineos, es decir, tanto el del Roncal como el de Canfranc e incluso el de los Alduides.

---

28. *Ibíd.*, p. 12.

29. *Ibíd.*, p. 15.

Cuadro 2  
Comparación del trazado por el valle del Roncal con sus rivales en 1881<sup>30</sup>

<i>Nombre del proyecto</i>	<i>Distancia entre Madrid y Dax</i>	<i>Kilómetros de más con respecto al proyecto roncalés</i>
Valle de Roncal (Navarra)	553 kms.	–
Ferrocarril del Norte, ya construido (Guipúzcoa)	727 kms	174 kms
Proyecto por los Alduides (Navarra)	574 kms	21 kms
Puerto de Canfranc (Huesca)	704 kms	151 kms
Puerto de Cinca (Lérida)	828 kms	275 kms

Por los datos ofrecidos se puede ver que el proyecto por el valle roncalés acertaba claramente la distancia a recorrer entre Madrid y Dax con respecto a la mayoría de sus competidores, en todos los casos con más de 100 km. Sólo el ferrocarril de los Alduides podría considerarse como un rival serio en este aspecto. Todo esto redundaba en la menor distancia desde la capital española hacia otros puntos de Francia:

Llegando con tan considerable ventaja a Dax, se llega naturalmente con las mismas a Burdeos, Angulema, Poitiers, Tours, París y a todas las líneas internacionales, entre Francia y otros pueblos, cuyo origen es París, porque en Dax concurren todos los proyectos [*transpirenaicos*] que examinaron y por lo tanto el proyecto de Dax a París es común a todos ellos<sup>31</sup>.

El siguiente apartado del primer volumen, titulado *Descripción topográfica y geológica del terreno*, comenzaba con un párrafo que podría resumir el trazado que se pensaba seguir en el ferrocarril por el valle de Roncal:

La naturaleza ha marcado la dirección más corta y conveniente que ha de seguir el ferrocarril [*sic*], que se pretende construir de Castejón a Francia, penetrando por el valle de Roncal: la línea recta que une los dos extremos de la vía se separa muy poco del camino que llevan los ríos Ezca y Aragón y por lo tanto el curso de estos ríos marca la dirección general del trazado<sup>32</sup>.

La memoria, con 284 páginas, constaba de otros apartados de carácter técnico, como el sistema de vía que se proponía construir, las obras de explanación y de fábrica que deberían llevarse a cabo o los materiales a utilizar en la construcción, pero merece la pena detenerse en el apartado denominado *Tráfico: Consideraciones generales*. En éste se trataba de analizar el uso que de este ferrocarril podían hacer los circuitos comerciales internacionales existentes entre España y Europa, una vez en explotación:

30. *Ibidem*, pp. 17-18.

31. *Ibidem*, p. 18.

32. *Ibidem*.

En efecto, el estudio del tráfico de una línea férrea proyectada, presupone un conocimiento exacto de las comunicaciones terrestres: ordinarias y férreas, y de las marítimas, no sólo del país que aquellas atraviesa sino de los que pueden enlazarse, más o menos directamente, con cualquier punto de ella; exige además el tener datos ciertos acerca de la población, de los productos naturales o artificiales, y del comercio de todas las comarcas, en las que puede obtener tráfico<sup>33</sup>.

En el apartado del tráfico de España a Europa por vía terrestre, se contaba con las líneas férreas que cruzaban la frontera. Sin embargo, estas dos vías de comunicación no eran suficientes para satisfacer la demanda del comercio europeo, dado que Francia poseía una mayor cantidad de ferrocarriles que cruzaban otras de sus fronteras. Se aludía asimismo a que, aún construyendo el ferrocarril por Canfranc y el leridano del Noguera Pallaresa, además del de Roncal, serían sólo cinco los pasos a lo largo de los Pirineos, y cada uno serviría a una zona concreta de la península ibérica. Así, por ejemplo, las provincias de la costa mediterránea seguiría enviando sus productos a través de la línea de Barcelona a Perpignan por Portbou, mientras que Aragón optaría por el ferrocarril de Canfranc y la cornisa cantábrica mantendría el tráfico del ferrocarril de Madrid a Irún. Los usuarios de la vía férrea por el valle del Roncal serían aquellos que se dirigían hacia Francia desde Portugal o la mitad sur de España, debiendo pasar por el centro de la península:

Pero los transportes de Portugal y de Andalucía, muy importantes sin duda alguna, los de Extremadura y parte de la Mancha, los de Soria, Segovia y Guadalajara, y sobre todo los de Navarra, la Rioja y parte de Aragón, se dirigirán con preferencia, los unos por Madrid y Castejón a la frontera y los otros por Casetas a Castejón, que recibirá también una parte procedente de la línea de Bilbao<sup>34</sup>.

A continuación el autor de la memoria tomaba en consideración una serie de datos sobre la rentabilidad económica de los ferrocarriles españoles en su conjunto en los últimos años, pretendiendo mostrar que su explotación era rentable, pues incluso en la época de la última guerra carlista habían conseguido incrementar sus beneficios. Además, se enumeraban los distintos puestos aduaneros que España tenía tanto con Francia como con Portugal y con el Campo de Gibraltar, y los resultados que éstos ofrecían en cuanto al valor de las mercancías que los habían atravesado. La conclusión era que la mayor parte de las entradas y salidas se producían a través de los puestos situados en la frontera francoespañola, y de éstas, la aduana de Irún era la que soportaba el mayor tráfico comercial de todos<sup>35</sup>, puesto que, a pesar de la apertura al público de la vía férrea de Barcelona a Portbou, incluso había aumentado su volumen de circulación de mercancías y de personas.

Se pretendía así, por parte del autor de la memoria, dar a entender que existían entre España y Francia unas relaciones comerciales lo suficientemente fluidas y consoli-

33. *Ibíd.*, p. 77.

34. *Ibíd.*, p. 83.

35. *Ibíd.*, pp. 90-92.

dadas como para necesitar la construcción de una nueva vía férrea que las uniera, y por otra parte se quería demostrar que la nueva línea no supondría una merma del tráfico de los dos ferrocarriles ya existentes, sino que con su instalación se incentivaría más aún ese comercio entre los dos países, al ponerse en contacto nuevas regiones.

En cuanto a los tráficos locales, es decir, los que el nuevo ferrocarril podría satisfacer dentro del territorio español, se apuntaba que saldrían beneficiadas Navarra, Logroño, Soria y Guadalajara, además de otras vecinas a éstas, por la posibilidad de conectar localidades que hasta entonces no estaban relacionadas entre sí por ferrocarril:

La nueva línea mejorará las relaciones comerciales de la provincia de Soria, casi hoy limitadas, por ferrocarril, o las de Madrid, Zaragoza y Guadalajara, extendiéndolos a las de Logroño y Navarra. En apoyo de esto, basta observar que de Torralba a Logroño, por Casetas, que es la vía más corta, hay 361 kilómetros, mientras que por el nuevo proyecto existen 112 km. menos entre dos provincias que, como Logroño y Soria, confinan geográficamente<sup>36</sup>.

Finalmente, se hacía una división de los gastos de establecimiento, tanto en su construcción como en su explotación y en el mantenimiento de la línea, que ascendía a la cantidad de 34.884.851,98 pesetas, es decir, 242.808,40 pesetas por kilómetro<sup>37</sup>.

En resumen, José Canalejas, el redactor de la memoria, afirmaba que el nuevo ferrocarril transpirenaico por el valle del Roncal, al acortar sensiblemente las distancias entre Madrid y la mayoría de las ciudades tanto de Francia como del resto de Europa, reduciría los tiempos necesarios para el traslado de personas y de mercancías, y por tanto abarataría los costos de ese transporte. Por estas razones de ahorro económico, sería finalmente preferido a los demás trazados existentes por Portugal y la mayoría de las provincias del sur y del oeste de España sobre todo. Por todo, el ingeniero estaba seguro de que el uso de esta línea, y por tanto sus beneficios, estaban garantizados.

### 3.1.2. *El expediente en el Ministerio de Fomento*

Al presentar el proyecto ante el Ministerio de Fomento el 30 de diciembre de 1881, se le adjuntó una instancia en la que se pedía su confrontación sobre el terreno con los demás proyectos transpirenaicos. En enero de 1882 el Ministerio lo remitió a la División de ferrocarriles del Norte, dependiente de la Dirección General de Obras Públicas, para que informara acerca de las características técnicas del ferrocarril roncalés<sup>38</sup>. Ese organismo contestó el 15 de marzo, después de que uno de sus ingenieros hubiera recorrido el trazado propuesto, con un informe en el que se repasaba el proyecto técnico y los razonamientos que se daban, es decir, las mejoras en las relaciones entre Francia y

36. *Ibidem*, pp. 103-104.

37. *Ibidem*, p. 269.

38. Nota de la Dirección General de Obras Públicas, de 11 de enero de 1882 (A.G.A., caja 22437).

España, unas condiciones técnicas favorables y un presupuesto adecuado<sup>39</sup>. En cuanto a las estaciones, se proyectaban una para cada una de las trece localidades que iban a ser atravesadas, destacando las de Castejón y Sangüesa (de 2ª clase), Carcastillo (3ª clase) y la internacional, aunque sin concretar el lugar en dónde se iba a ubicar; el material móvil para la explotación era considerado escaso por el ingeniero<sup>40</sup>, pero, de todos modos, el autor del informe destacaba que el proyecto roncalés podía ser aprobado:

en general, el proyecto presentado reúne muy buenas condiciones tanto para su construcción como luego para su explotación, por lo cual juzga que puede ser aprobado, pero debiendo hacer al replanteo algunas pequeñas modificaciones que indica el Ingeniero en su informe, con la indispensable de presentar a su aprobación el proyecto de un pequeño ramal de empalme con la estación de Castejón<sup>41</sup>.

Con posterioridad, Canalejas presentó al Ministerio de Fomento otra versión<sup>42</sup>, con las correcciones que se habían apuntado, por lo que el expediente continuó su tramitación, pasando a la Junta de Caminos, Canales y Puertos. El 17 de junio de 1882 este organismo señalaba que sus condiciones eran indudablemente mejores que cualquiera de los demás proyectos, como el de Canfranc o el de los Alduides, pues las pendientes o los radios de las curvas eran mucho mayores que las del Roncal<sup>43</sup>. En general, las correcciones que se hacían al proyecto eran mínimas, tratándose de observaciones por parte del ingeniero que lo había confrontado:

Considera algo escasa la cantidad de material móvil, pero advierte que la misma empresa por su propio interés la aumentará si esta apreciación resulta exacta.

El presupuesto le parece algo reducido, pero indica que en este caso no tiene importancia la magnitud de la cifra a que asciende, desde el momento que no afecta a los intereses del Estado, toda vez que la concesión se solicita sin subvención alguna<sup>44</sup>.

Después de incluir la opinión del ingeniero jefe de la División del Norte, que lo juzgaba preferible a los proyectos de Canfranc y del Noguera Pallaresa, debido a que el trazado en su zona francesa tenía unas condiciones mejores que los otros, la Junta de Caminos, Canales y Puertos establecía la conveniencia de construir este ferrocarril:

La Junta, que ha examinado hasta en sus detalles, todos los documentos del proyecto que se dejan reseñados, debe manifestar que el estudio reúne, bajo el punto de vista técni-

39. Informe sobre el Proyecto de Ferrocarril de Castejón a la frontera francesa, por Sangüesa y el valle del Roncal, redactado por la Div. de Ferrocarriles del Norte, 15 de marzo de 1882, p. 3 (A.G.A., caja 22437).

40. *Ibidem*, pp. 36-37.

41. Informe de la División de ingenieros del Norte, del 23 de marzo de 1882. Extracto del expediente de un ferrocarril desde Castejón a la frontera francesa, p. 7 (A.G.A., caja 22437).

42. Instancia de José Canalejas al Ministerio de Fomento, 15 de abril de 1882 (A.G.A., caja 22437).

43. Informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, de 17 de junio de 1882. Extracto del expediente de un ferrocarril desde Castejón a la frontera francesa, p. 13 (A.G.A., caja 22437).

44. *Ibidem*, pp. 19-20.

co, condiciones en extremo favorables, tratándose de un camino que partiendo del Ebro y desarrollándose en la parte alta de la cuenca de este río, ha de atravesar la cordillera pirenaica. Pendientes que no llegan a 0,018, curvas cuyos radios son superiores a 300 metros, túnel internacional cuya longitud es menor de 4 kilómetros y obras de tierra y de fábrica que no presentan en toda la línea importancia extraordinaria, son las circunstancias esenciales del proyecto que se examina<sup>45</sup>.

Por todo ello, y con la consideración de que el ferrocarril por el valle del Roncal también daría servicio a provincias como Soria, la Junta consideraba bien estudiado el proyecto y que reunía las condiciones técnicas necesarias para poder llevarse a cabo con posibilidades económicas de explotación<sup>46</sup>.

Este informe permitió a José Canalejas presentar una nueva instancia ante el Ministerio de Fomento, solicitando una vez más que se tuviera en cuenta el mencionado proyecto a la hora de decidir sobre el ferrocarril a construir por el Pirineo central, y recordando los términos del informe que en julio de 1880 habían redactado los ingenieros Page y Decoble, recomendando hacerlo por el Roncal, con un ramal hacia Huesca, si los estudios confirmaban las apreciaciones de la Diputación provincial de Navarra y del Consejo general de los Bajos Pirineos<sup>47</sup>.

El autor de la instancia recordaba asimismo que las autoridades francesas consideraban el proyecto roncalés como el más beneficioso para sus intereses desde los puntos de vista tanto económicos como técnicos, y que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos lo había considerado muy apto para su construcción y explotación. A todo ello se añadía que, además, se solicitaba su construcción sin auxilio del Estado:

El que suscribe, contando con los elementos bancarios que con menester para esta Empresa, se propone, si los Poderes públicos se dignan autorizarle al efecto, construir las dos líneas de Baides a Castejón y de Castejón a la frontera sin requerir del Estado el auxilio de cantidad alguna<sup>48</sup>.

Sin embargo, y a pesar de todos estos argumentos favorables al proyecto por el valle del Roncal, desde el Ministerio de Fomento se dio la callada por respuesta, y no respondió a esta última instancia de José Canalejas, a la espera de los informes que debían evacuar el Ministerio de la Guerra y sus organismos consultivos.

---

45. *Ibíd.*, p. 24.

46. *Ibíd.*, p. 26.

47. Instancia de José Canalejas y Casas al Ministerio de Fomento, de 30 de agosto de 1882, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437).

48. *Ibíd.*, p. 4.

### 3.2. *La oposición del Ministerio de la Guerra. Los informes de la Junta Consultiva de Guerra y de la Dirección General de Ingenieros del Ejército*

El Ministerio de la Guerra conoció las intenciones referidas al proyecto por el valle de Roncal y solicitó que sus organismos consultivos informaran al respecto<sup>49</sup>. Así, la Junta Consultiva de Guerra y la Dirección General de Ingenieros del Ejército emitieron varios dictámenes, el primero de los cuales es del 25 de enero de 1881.

La Junta de Guerra daba cuenta de la existencia de un informe de 1880, que no hemos podido encontrar, en el que este organismo, independientemente de la opinión de algunos de sus vocales, para los cuales el proyecto de ferrocarril por Canfranc era el mejor de los tres que entonces se propusieron (junto con el que iba por el valle del Cinca y el de la Noguera Pallaresa), indicaba que no le parecía conveniente abrir ninguna nueva vía de comunicación por la parte central de la cordillera pirenaica:

Esta Junta, inspirándose en elevadas consideraciones que, lejos de ser expresión de preocupaciones profesionales, son el resultado del examen detenido de las exigencias de defensa del País, acordó informar a V.E. en el sentido de la inconveniencia de abrir nuevas brechas en la barrera, por naturaleza infranqueable en su parte central, que constituyen los Pirineos<sup>50</sup>.

En ese momento, la Junta Consultiva de Guerra mantenía la opinión de no construir ninguna línea ferroviaria por los Pirineos, debido a la inferioridad militar con respecto a Francia, y de que “basta y acaso sobra la doble comunicación por los Pirineos orientales y occidentales para proveer a las necesidades del comercio”<sup>51</sup>. Así pues, recelosa de lo que pudiese ocurrir en caso de invasión francesa, la Junta se oponía tajantemente a la construcción de cualquier proyecto de ferrocarril mientras no se estudiase un plan de defensa de todas las fronteras españolas, tanto terrestres como marítimas<sup>52</sup>. El Ministerio de la Guerra recibió el informe y procedió a remitirlo al de Fomento, apoyándolo sin ningún tipo de reservas<sup>53</sup>.

Con posterioridad, habiendo presentado Canalejas su proyecto sobre el ferrocarril roncalés, el Ministerio de la Guerra fue de nuevo requerido para dar su opinión acerca de las consecuencias militares de éste. Así, en febrero de 1882, la Dirección General de Ingenieros rechazó el proyecto por el valle del Roncal, como contrario a la defensa<sup>54</sup>.

---

49. Real Orden de 29 de diciembre de 1880, del Ministerio de Fomento al de la Guerra, solicitando la opinión de la Junta Superior Consultiva de Guerra (A.G.A., caja 22437).

50. Informe de la Junta Superior Consultiva de Guerra al ministro de la Guerra, de 25 de enero de 1881, p. 3 (A.G.A., caja 22437).

51. *Ibidem*, p. 4.

52. Informe de la Junta Superior Consultiva de Guerra al ministro de la Guerra, de 25 de enero de 1881, pp. 5-6 (A.G.A., caja 22437).

53. Real Orden de 30 de enero de 1881, remitiendo el dictamen de la Junta Superior Consultiva de Guerra al Ministerio de Fomento, p. 2 (A.G.A., caja 22437).

54. Informe de la Dirección General de Ingenieros del Ejército, de 13 de febrero de 1882, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437).

Además, aunque no era cuestionado en ese sentido, ese órgano mostraba su opinión contraria a cualquier construcción por los Pirineos, fuese cual fuese el trazado elegido:

Muchas son las ocasiones en que esta Dirección se ha ocupado ya de los inconvenientes que a la defensa nacional ofrece la apertura de vías de comunicación a través del Pirineo Central y bastaría reproducir cuanto en sus numerosos informes han dicho siempre, para dejar satisfecho al más exigente de razones; y una prueba evidente que éstas fueron convincentes en lo que al ramo de guerra interesa es que en el corto espacio de siete años (1853 a 1860) se tiene noticia de haberse dictado catorce Reales Órdenes, en contra de la apertura del Pirineo Central<sup>55</sup>.

A todo ello se añadía que de entre todos los proyectos que se proponían, el que debía discurrir por el valle del Roncal era el que peor condiciones de defensa ofrecía:

Pero si malos son todos los caminos al través del Pirineo Central ninguno ofrece a mi parecer, tan graves inconvenientes como el de que se trata; y esto por dos razones principales cuales son: que con él se abre en los Pirineos una brecha donde nunca ha existido y se proporciona al invasor una comunicación directa al corazón del país, independiente de todas las defensas en éste preparadas por la naturaleza y por el arte<sup>56</sup>.

Por todos estos argumentos, el ponente rechazaba totalmente la posibilidad de construir la línea ferroviaria por el Roncal:

Muchas más consideraciones se podrían añadir para justificar este informe pero creo suficiente lo anteriormente expuesto y concluyo manifestando que en mi opinión este ferrocarril es perjudicial bajo todos los conceptos a la defensa de nuestro territorio y por lo tanto no debe consentirlo el Ramo de Guerra en manera alguna, a fin de no comprometer la integridad nacional<sup>57</sup>.

Posteriormente, cuando en abril de 1882 José Canalejas modificó el proyecto original, el Ministerio de Fomento solicitó al de la Guerra otro informe sobre sus implicaciones militares<sup>58</sup>. Una comisión de la Junta Consultiva de Guerra analizó nuevamente el proyecto, evacuando un dictamen en el que se empezaba por recordar que ese organismo ya se había ocupado del ferrocarril, rechazándolo:

La Real Orden de veintinueve de Diciembre de mil ochocientos ochenta impuso ya a la misma el deber de emitir dictamen sobre él y después de discutir ampliamente la cuestión general (...) prescindió la Junta del estudio del ferrocarril del Valle del Roncal<sup>59</sup>.

---

55. *Ibíd.*, pp. 3-4.

56. *Ibíd.*, p. 4.

57. *Ibíd.*, p. 10.

58. Real Orden de 22 de abril de 1882, del Ministerio de Fomento al de la Guerra (A.G.A., caja 22437).

59. Informe de la ponencia de la Junta Superior Consultiva de Guerra, de 27 de abril de 1882, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437). La ponencia la componían el teniente general Pedro Ruiz Dana, el mariscal de campo Juan Montero Gabuti y el brigadier Gregorio Jiménez García.

Los miembros de la ponencia estuvieron de acuerdo con el informe emitido por la Dirección de Ingenieros del Ejército en el que se consideraba el proyecto por el valle del Roncal como el peor que se podía proponer para cruzar los Pirineos, apoyando el argumento según el cual se abría una brecha que anteriormente no existía, “proporcionando al invasor una comunicación directa con el corazón del país”. Además, se consideraba de difícil defensa, ya que aún “cuando el interés del país reclama la construcción de determinadas vías, será preciso hacerlas, pero lo será igualmente defenderlas”<sup>60</sup>.

Por estas razones, y por otras no militares, como la inexistencia de tráfico comercial desde Sangüesa hasta la frontera francesa, los ponentes proponían una solución diferente a este proyecto, en el caso en que fuese realmente tomada en cuenta, que llevaba el trazado de Sangüesa al río Gállego, ya en Huesca, para enlazar al sur de Jaca con el ferrocarril del Canfranc, puesto que en aquella zona sí que existían las condiciones necesarias para oponerse a una invasión. En definitiva, los redactores del informe debían oponerse al ferrocarril roncalés como estaba proyectado por Canalejas<sup>61</sup>. El dictamen fue aprobado por el Ministerio de la Guerra, que el 19 de mayo de 1882 lo remitió al de Fomento:

El citado ferrocarril es perjudicial para la defensa del país, no pudiéndose admitir otra apertura en los Pirineos sin que esté convenientemente defendida no ya por obras de campaña sino por fortificaciones permanentes entre las cuales ha de haber por lo menos una plaza de guerra, y que por lo tanto procederá una negativa absoluta mirada la cuestión bajo el punto de vista militar, pero que si intereses del país de otro orden aconsejasen la creación de esta u otra línea, pudieran conciliarse con el imprescindible de no dejar descubierta nuestra frontera por el medio ya indicado de defensas permanentes y una plaza de guerra, no siendo justo que tales obras, por precisión costosísimas fuesen sufragados por el Erario<sup>62</sup>.

Los organismos consultivos militares, como se puede ver en los anteriores informes, se opusieron totalmente a la apertura de nuevas vías de comunicación entre España y Francia a través de los Pirineos. Sin embargo, queda patente que, en caso de aceptar algún proyecto, sólo cabía hacerlo con el de Canfranc, ya que era el único que contaba con las defensas suficientes como para hacer frente a una hipotética invasión francesa. Por su parte, el del Roncal era rechazado al no contar con elementos defensivos, mientras que sólo en un informe de la Junta Consultiva de Guerra se hablaba de la posibilidad de su construcción, cuando se hubiesen preparado esas defensas. Con tantos elementos en su contra, las opciones de que este proyecto fuese finalmente llevado a cabo eran casi nulas, y así lo debió comprender Canalejas en los últimos meses del año 1882.

60. *Ibíd.*, p. 3.

61. *Ibíd.*, p. 5.

62. Real Orden de 19 de mayo de 1882, trasladando al Ministerio de Fomento el informe de la Junta Superior Consultiva de Guerra, pp. 1-3 (A.G.A., caja 22437).

### 3.3. *El final de las gestiones*

El autor del proyecto tuvo conocimiento del dictamen favorable de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos durante el verano de 1882, y debió de proceder a buscar los fondos suficientes para construir el ferrocarril, puesto que en agosto de ese año presentó una instancia ante la Dirección General de Obras Públicas para que se le autorizara a comenzar las obras, en las que se incluían las correspondientes al ferrocarril de Baidés a Castejón, que ya había sido autorizado años atrás<sup>63</sup>. Acompañaba la instancia con una fianza del 1% del presupuesto total<sup>64</sup>. Empero, el Ministerio de Fomento contestó negativamente, debido a los informes recibidos del de la Guerra, y a determinados errores que se habían cometido a la hora de efectuar la petición. Por ello, comunicó al solicitante

que no puede darse curso legal correspondiente a su proposición de construir sin subvención el ferrocarril de Baidés a Soria y Castejón, hasta que sea formulada aquella con arreglo a lo prevenido en el artículo 17 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

2º Que se dé conocimiento al referido D. José Canalejas y Casas, de la Real orden expedida por el Ministerio de la Guerra con fecha 19 de Mayo último, a fin de que con sujeción al criterio en ella expuesto, amplíe y modifique su proposición para construir la línea de Castejón hasta la frontera francesa por Sangüesa y el valle del Roncal, expresando al mismo tiempo si solicita la expropiación forzosa y la ocupación de terrenos de dominio público. (...)

4º Que se declare que el Ministerio de Fomento juzga conveniente para los intereses del País la construcción de la línea de que se trata<sup>65</sup>.

No obstante, y como se estaba produciendo una disparidad de opiniones entre el Ministerio de Fomento, favorable al proyecto del Roncal, y el de la Guerra, claramente en contra, se juzgó oportuno llevar el asunto al Consejo de Ministros, para que diera la última palabra, tal y como se indica en el mismo expediente<sup>66</sup>. Esta es la última gestión que aparece en éste sobre el ferrocarril transpirenaico por el valle del Roncal, por lo que debemos deducir que José Canalejas consideró que las objeciones del ramo militar, en el sentido de incluir obras defensivas para aprobarlo, no las podía asumir, y abandonó los intentos de llevarlo a cabo.

---

63. Artículo 4º de la ley de 23 de noviembre de 1877, aprobando el plan general de ferrocarriles, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 24 de noviembre de 1877, nº 328, pp. 579-582.

64. Instancia de José Canalejas y Casas, de 30 de agosto de 1882. Extracto del expediente de un ferrocarril desde Castejón a la frontera francesa (o sea Valle del Roncal), p. 30 (A.G.A., caja 22437).

65. Informe del Negociado de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, de 30 de octubre de 1882. Extracto del expediente de un ferrocarril desde Castejón a la frontera francesa (o sea Valle del Roncal), pp. 38-39 (A.G.A., caja 22437).

66. *Ibidem*, p. 39.

#### 4. El ferrocarril del Roncal en las Cortes

El proyecto de ley de concesión del ferrocarril por el valle del Roncal fue propuesto en tres ocasiones ante el Congreso de los Diputados. El primero de estos intentos se produjo el 4 de diciembre de 1878, cuando el diputado navarro por el distrito de Aoiz, Javier Los Arcos<sup>67</sup>, fue autorizado por el Congreso para leer una proposición de ley, por la cual se autorizaba a Gregorio Garjón a construir un ferrocarril, sin subvención del Estado, que, partiendo de Castejón y atravesando las localidades navarras de Cadreitá, Carcastillo, Cáseda, Sangüesa, Javier, Tiermas y el valle de Roncal, terminase en la frontera francesa por el puerto de Urdaitte [*sic*]<sup>68</sup>.

El mencionado proyecto contemplaba la concesión de este ferrocarril por un periodo de noventa y nueve años, con todos los derechos y obligaciones que la ley de 2 de julio de 1870 concedía al ferrocarril por el Pirineo Central. El proyecto técnico definitivo debía entregarse a los ocho meses de hacerse efectiva la concesión, y una vez aprobado, las obras de construcción debían comenzar en seis meses, completándose en un plazo máximo de seis años a partir de la aprobación por parte del Ministerio de Fomento. Sin embargo, llegado el momento de su lectura, este proyecto de ley no fue apoyado por la persona que lo había propuesto, el diputado Los Arcos, por lo que fue desestimado.

Un año más tarde, concretamente el 24 de diciembre de 1879, se leyó una nueva proposición, firmada esta vez por los diputados Víctor Arnau, Arcadio Roda, Javier Eulate, Juan Pérez Sanmillán, Rafael Conde y Duque, Ramón María Aceña y Ramón Campoamor, por la cual se concedía a Gregorio Gastón [*sic*] un ferrocarril que desde Castejón se debía dirigir a la frontera francesa pasando por Sangüesa y el valle de Roncal<sup>69</sup>. Las condiciones de la proposición eran similares a las hechas el año anterior, es decir, se otorgaba sin subvención del Estado por un periodo de 99 años, y se daba un plazo de seis años para terminar las obras, una vez presentado y aprobado el proyecto. Pero de nuevo parece que les fallaron los apoyos a los diputados firmantes, pues en el volumen final de esa legislatura se recoge que también fue desestimada.

El tercer y último intento de conseguir en el Congreso de los Diputados la concesión de este ferrocarril se produjo en la misma legislatura que la anterior, pero poco más de seis meses después. El 4 de junio de 1880 el diputado Miguel Villanueva leyó una proposición de ley por la cual se autorizaba al Gobierno a prolongar el ferrocarril desde la localidad de Baidés a Castejón por Soria, concedido por ley de 12 de enero de 1877, pero que aún no se había construido, para que por las riberas de los ríos Aragón y Esca llegase hasta la frontera francesa<sup>70</sup>. En este proyecto no se mencionaban las

67. Militar y político de Sangüesa, perteneció al partido conservador y fue diputado a Cortes por el distrito de Aoiz entre 1876 y 1895, salvo en el periodo 1881-1883 [*Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia (1808-1876)*, Vitoria/Gasteiz, Parlamento Vasco, 1993, pp. 575-576]

68. Diario de las Sesiones de Cortes, en adelante DSC, 4 de diciembre de 1878, nº 141, p. 3886 y apéndice 18º.

69. DSC, 24 de diciembre de 1879, nº 78, p. 1338 y apéndice 3º.

70. DSC, 4 de junio de 1880, nº 181, p. 4391 y apéndice 8º.

condiciones particulares de la concesión, sino que se remitían a las que se habían hecho al conceder la línea ferroviaria desde Baidés a Castejón, pero el resultado fue el mismo que los anteriores intentos, ya que al final de la legislatura se volvía a mencionar el hecho de que el proyecto no había sido apoyado, por lo que se desestimó.

El proyecto de ferrocarril de Castejón a Francia por el valle de Roncal, que no fue apoyado en el Congreso de los Diputados en los tres intentos que hubo de ser concedido, no tuvo el apoyo firme de ninguna institución política, empezando por las corporaciones de las provincias por donde debía discurrir, es decir, Guadalajara, Soria y Navarra. En efecto, aunque la Diputación navarra había realizado algunas gestiones para impulsar el proyecto, nunca se implicó verdaderamente en su promoción, debido a que promocionaba su propio proyecto, el de los Alduides.

En cuanto a las Diputaciones provinciales de Soria y de Guadalajara, la primera llegó a hacer gestiones a favor del ferrocarril alduino, mientras que no se habló en ningún momento de hacer lo mismo con el roncalés. La segunda, viendo el escaso interés que tenía para sus homólogas navarra y soriana, aunque contestó a la petición que desde Navarra se había hecho en mayo de 1879, no se sintió obligada a volver a mencionar el tema.

## 5. La postura francesa ante el ferrocarril del Roncal

En Francia se conocía el proyecto de ferrocarril roncalés desde agosto de 1878, cuando el Consejo General de los Bajos Pirineos, que había recibido noticias del mismo por Gregorio Garjón, influyó cerca de su gobierno para que éste fuese estudiado:

De los informes suministrados por D. Gregorio Garjón y Barrena, ingeniero español, resulta que podría construirse en condiciones ventajosas, un ferrocarril internacional que pasase por el collado de Urdayté [*sic*], y el Gobierno francés, al cual fue sometido el proyecto, parece participa de la misma creencia, puesto que ha ordenado que se efectúen los estudios.

En su consecuencia, vuestra primera Comisión tiene le honor de contraer la benévola é ilustrada atención del Sr. Ministro de Obras públicas, sobre este asunto<sup>71</sup>.

Un año después, dicho Consejo se volvió a ocupar del asunto del proyecto roncalés, al conocerse nuevos datos, y solicitó que se realizasen los estudios necesarios para su construcción:

La Diputación foral y provincial de Navarra, dirige al señor Presidente del Consejo general, nuevos documentos relativos al proyecto del Sr. Garjón, acerca del establecimiento de un ferrocarril internacional que pase por el collado de Urdayté [*sic*].

---

71. Sesión del Consejo General de los Bajos Pirineos, de 24 de agosto de 1878. *Examen de los beneficios que reportará a España la construcción de un ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa por Baidés, Castejón y Roncal*, Madrid, Imprenta de Gregorio Juste, 1880, p. 38.

Vuestra primera comisión, conforme con sus decisiones anteriores, os propone que se trasmitan esos documentos al señor Ministro de Obras públicas, por conducto del Sr. Prefecto, y que se recomiende nuevamente el principio inmediato de los estudios, que según el informe del señor ingeniero jefe Decomble, deben verificarse en este año<sup>72</sup>.

Esos primeros estudios se llevaron a cabo efectivamente durante los años 1879 y 1880 por parte del mencionado ingeniero Decomble, el mismo que posteriormente encabezó la delegación francesa en las negociaciones para elegir los trazados de ferrocarril transpirenaico más favorables a España y a Francia. El informe, que conocemos a través de su reproducción en una publicación de la época, empezaba con sus antecedentes y su trazado:

Los diputados de la Junta provincial de Navarra han dirigido al Consejo general de los Bajos Pirineos cierta solicitud favorable al establecimiento de un camino de hierro que, pasando por el collado de Urdayté, pudiendo enlazar á la vez con Oloron Sainte Marie, por el valle del Verde, y muy naturalmente con Mauleon, bajaría á España por el valle de Roncal, hasta el de Rio Aragon; se bifurcaría en este punto en dos ramales, uno que bajaría por Sangüesa á Castejón, dirigiéndose de este punto á Madrid, por Soria y Baidés, dando á Pau el camino más corto posible hacia la capital de España, y otro segundo que, siguiendo el río Aragón, atravesaría sin gran trabajo la sierra de San Juan y terminaría en el valle del río Gállego, cerca de Santa María de la Peña, prolongándose de allí á Huesca de una parte, y á Zaragoza, por Zuera, de otra<sup>73</sup>.

Las conclusiones que se sacaban a partir de esos primeros estudios eran que saldrían beneficiados los intereses comerciales tanto franceses como españoles, puesto que desde el Gobierno se había dado la orden de llevar a cabo nuevos trabajos de reconocimiento, más exhaustivos y profundos:

Según lo hemos indicado antes, de un modo muy sumario (único que aún es posible), la combinación nueva presentaría serias ventajas para la ciudad de Pau, y la mayor parte del Departamento de los Bajos Pirineos: digamos, más, para Francia entera, y para la mayor parte de España igualmente. La Administración superior lo ha juzgado así, puesto que acabamos de recibir la orden de proceder con urgencia á un estudio completo, que se hará, y creemos que se terminará también, en 1880. No descuidaremos nada de cuanto pueda apresurar el término de estas investigaciones, que vienen á añadirse en cierto modo á última hora á las ya hechas, y debe esperarse que el Gobierno español no rehusará su concurso, solicitado ya oficialmente<sup>74</sup>.

---

72. Sesión del Consejo General de los Bajos Pirineos, de 21 de agosto de 1879. *Ibidem*, p. 38.

73. *Examen de los beneficios que reportará a España la construcción de un ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa por Baidés, Castejón y Roncal*, Madrid, Imp. de Gregorio Juste, 1880, pp. 39-40.

74. *Ibidem*, p. 40.

## 6. El final del proyecto roncalés. La elección de los de Canfranc y de la Noguera Pallaresa

Como ya hemos visto anteriormente, el ramo de la Guerra era más favorable al proyecto por Canfranc que por cualquier otro paso, y con esta opción para construir un ferrocarril transpirenaico, el Gobierno español designó tres delegados que se presentaron ante sus homónimos franceses en las negociaciones que se celebraron en febrero de 1884 en Pau (Bajos Pirineos franceses), aunque estos planteamientos chocaron con los de los delegados franceses, que apostaban por la construcción de dos pasos, el del Roncal en Navarra y el de la Noguera Pallaresa en Lérida. El primero de ellos era considerado como el trayecto más corto para unir París con Madrid, algo que también era admitido por los españoles, mientras que el segundo, prolongado hasta Cartagena, permitiría a los franceses comunicarse más directamente con sus colonias en el Norte de África.

Tras seis encuentros, cada delegación dio cuentas a sus respectivos gobiernos de lo tratado, y en mayo se estableció una nueva ronda de negociaciones, a la que los españoles acudieron nuevas instrucciones de su gobierno:

Se nos permitía acceder a que la línea del Noguera Pallaresa penetrara en Francia por el valle del Salat, cruzando el Pirineo por el puerto de Salau, que era una de las pretensiones de los franceses; pero se rechazaba la otra pretensión de que para la línea de Canfranc pagase España una parte del exceso de coste que para Francia se suponía que tendría esta línea comparada con la del Roncal<sup>75</sup>.

Con estas instrucciones, la delegación española presionó a la francesa, que aceptó la elección de Canfranc para conseguir la construcción del ferrocarril por Lérida, más importante que el del Roncal desde el punto de vista estratégico. Este principio de acuerdo fue posteriormente ratificado por ambos gobiernos, y plasmado en un tratado que se firmó en Madrid el 13 de febrero de 1885.

De esta manera, y a pesar de que este tratado no fue nunca cumplido en su integridad, porque no se llegó a construir el ferrocarril de la Noguera Pallaresa, y de que el de Canfranc fue inaugurado ¡en 1928!, se daba por zanjada la cuestión de los proyectos transpirenaicos entre España y Francia, desechándose definitivamente el navarro por el valle del Roncal.

Cabe concluir, pues, que el trazado propuesto desde Castejón a la localidad vascofrancesa de Mauleón-Licharre por el valle del Roncal no se llevó a cabo por razones puramente estratégicas y políticas, puesto que técnicamente se habían admitido las ventajas que presentaba frente al proyecto finalmente elegido por Canfranc, es decir, una reducción del trayecto a realizar entre Madrid y París, y una construcción más económica.

---

75. Comisión internacional de los ferrocarriles del Pirineo. Delegación del Ministerio de Fomento. Reseña explicativa de los trabajos de dicha comisión, de las resoluciones aprobadas por la misma y de las medidas que conviene adoptar para la ejecución de las mencionadas resoluciones, de 1 de septiembre de 1884, p. 3 (A.G.A., caja 27391).