

1913

1913

Ryoo Joo



AM/1991

LA VERDAD

ACERCA DEL

FERRO-CARRIL DE ALDUIDES.



LA VERDAD

ACERCA DEL

FERRO-CARRIL DE ALDUIDES

PROLONGADO DESDE

PAMPLONA

POR

ESTELLA, CALAHORRA Y SORIA HASTA TORRALBA

en la línea de

MADRID A ZARAGOZA

ó sea la gran central directa entre Madrid y Francia.

ESTUDIO ANALÍTICO

POR

DON SERAFIN OLAVE Y DÍEZ

CORONEL Y EX-DIPUTADO Á CÓRTEZ POR NAVARRA.



MADRID

IMPRENTA DE ÁLVAREZ HERMANOS,
San Pedro, núm. 16, bajo.

1880



INSTITUTO DE ESTUDIOS RIOJANOS
BIBLIOTECA

R. 13

REPÚBLICA ARGENTINA



SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Lib. de S. Bar. Ric.
1-3-1911-2-14

Á NAVARRA Y RIOJA

La terrible lucha, ya tradicional, que se ve forzado á sostener en España, cualquier proyecto de utilidad general y patriótica, cuando en algo contraría los intereses particulares de ciertas empresas influyentes y afortunadas; de alguna eapital de provincia de tercera clase, que se mantiene de quitar vida á los pueblos; ó de algun caciquismo miserable; no puede tener representacion más gráfica y elocuente, que la fiel historia de las extrañas vicisitudes por que viene atravesando la cuestion del ferro-carril de los Alduides, íntimamente ligada con la de dotar á la Península de la línea férrea directa más corta entre Madrid y Francia.

A las conveniencias más patentes en todos los conceptos imaginables, vienen oponiéndose siempre, los obstáculos más inverosímiles; y se echa mano, para estorbar tan patriótico proyecto, de cuantos recursos

ofrece la influencia y el dinero, sin economizar medios directos ni indirectos, de todo género, incluso ciertas maniobras, que no queremos calificar por ahora.

Dedicados especialmente nuestros esfuerzos á demostrar, en mínima parte, el agradecimiento que debemos á Navarra, por las honrosas y repetidas distinciones y muestras de simpatía que nos ha dispensado; y unidos á la Rioja castellana (antiguamente Navarra) por dulces é inquebrantables vínculos del alma, y también por nuestros materiales intereses, era absolutamente imposible dejásemos de examinar el más importante y vital de los asuntos que pueden presentarse bajo el punto de vista del desarrollo de la riqueza agrícola, comercial é industrial de ambas regiones, y del impulso que, de su encadenamiento, ha de resultar, para el sólido progreso moral y material de una y otra orilla del Ebro.

Examinados cuantos datos hemos podido proporcionarnos, apresuradamente, relativos al aspecto civil de la cuestión; formado ántes, desde hace muchos años, nuestro convencimiento en conciencia sobre la parte científico-militar que entraña (y que, bajo su punto de vista general, fué objeto de una de las *Conferencias*, que publicamos en 1870), hasta el extremo de atrevernos á demostrar ahora, que en el interés directo y urgente de la defensa nacional y en este caso concreto, después de decretadas las obras del

monte de San Cristóbal, debería llevarse á cabo la construcción de la vía férrea alduina por cuenta del Estado, si no hubiera Empresa que la intentase; y próximo á ventilarse el asunto oficialmente de nuevo; hemos creído oportuno ofrecer á Navarra y Rioja este *Estudio analítico*, que dará exacta idea del asunto, y quizás permita apreciar los móviles de cuantos procuran estorbar, directa ó indirectamente, ya con franqueza, ya obstinándose en egoistas cambios de trazado, ya oponiéndose con aparente y criminal indiferencia, acompañada de hostilidad oculta, al necesario apoyo material y moral de los pueblos; el pensamiento más fecundo que ha podido presentarse para el desarrollo de la riqueza y prosperidad de estas regiones.

Calahorra, 2 de Agosto de 1880.

SERAFIN OLAVE Y DÍEZ.

STADIUM MODERNUM

CUESTION MILITAR.



I.

Vamos á ocuparnos, en primer término, de la cuestion militar, porque nuestro bien entendido patriotismo, no ha de permitirnos nunca anteponer particulares intereses locales ni provinciales, á los de la mejor defensa nacional; á la seguridad, á la honra y á la independencia de la patria comun, de España.

Sacrificaríamos una y mil veces el proyecto del por tantos años deseado ferro-carril alduino, y con él las inmensas ventajas de todo género, el brillante porvenir que su construccion ofrece á las provincias de Navarra, Logroño y Soria, en primer término, y muy directamente, tambien, á las provincias de Guadalajara, Madrid y aragonesas; si estos importantes beneficios, si este mañana venturoso había de comprarse con el peligro de la Nacion, llegado el conflicto de una guerra extranjera.

Por eso, sólo despues de adquirida la íntima convicción de que el ferro-carril proyectado, como gran vía central la más corta entre Francia y España por los Alduides, no sólo no perjudica á la defensa militar del territorio, sino que ha de servir extraordinariamente como un arma poderosa, como el arma de la ciencia y del progreso, á aumentar las buenas condiciones estratégicas de nuestro Pirineo; nos hemos dedicado á su exámen bajo los demás puntos de vista.

Esta Memoria, redactada en brevísimo tiempo, no puede ser, además, por la incompetencia de su autor, dotado de más voluntad que ilustracion, un estudio tan completo, tan científico, tan convincente como la importancia y gravedad del asunto exige; pero, dentro del estrecho límite de nuestra escasa suficiencia, esperamos que, nó nuestras propias luces, sino la claridad patente del asunto, ha de hacer resullte en evidencia la tésis indicada, que nos proponemos demostrar.

II.

Preséntase á nuestra imaginacion y sentimiento, ántes áun que á nuestra razon, siempre que de poner obstáculos se trata al cruce de esos grandes vehículos de la civilizacion y del progreso, que se llaman locomotoras, por bajo de las encrespadas cimas del Pirineo; una impresion involuntaria de rubor nacional.

Objétase, siempre, el temor de una invasión francesa en nuestro territorio. Jamás se piensa en el caso de ser nosotros los que, como más de una vez lo registra la historia, atravesemos en son de guerra la frontera pirenaica. ¡Cualquiera diría que esta hipótesis es rechazada, de antemano, por absurda!

Grandes virtudes son la humildad y la modestia; pero llevadas al exceso, se desnaturalizan y truecan en imperfecciones, en pusilanimidad y timidez; y si esta es la opinión de los más santos moralistas respecto á las personas, ¿cuánto no sube de punto al tratarse de naciones, entes colectivos, organismos superiores, en cuyas glorias y grandezas nos es lícito tomar una parte, que convierte, á la inversa, en virtud cívica, lo que sería defecto privado; pues hace recomendable hasta el *orgullo* nacional?

¿Tan desprovistos nos hallamos de laureles en nuestro pasado; tan deprimidos al presente, y tan desesperados para el porvenir; que nos consideremos siempre impotentes para ser los agresores en una contienda justa, y nunca libres de ser los agredidos con razón ó sin ella?

Antes de pasar adelante en este género de consideraciones (ineludibles, si hemos de tratar la cuestión militar como es debido), creemos oportuno y cortés hacer una aclaración.

No se tomen nuestras palabras, no se interpreten nuestras reflexiones, por espíritu de hostilidad á la ve-

cina República. Al contrario, hacemos votos por que este mismo ferro-carril alduino sirva para estrechar, más y más, las simpatías internacionales de que acaba de hacer Paris, en representacion de la Francia entera, noble explosion, en los sueños de hadas realizados para socorrer las desgracias de las comarcas españolas inundadas; pedimos á Dios que los lazos naturales de raza se aumenten, fortifiquen y consoliden entre franceses y españoles; y que, si el porvenir reserva horizontes sangrientos, brillen en la lucha, fraternalmente unidas, las armas de ambas naciones.

Son muchas las circunstancias personales que nos ligan con los lazos del compañerismo á la marina francesa y á su ejército, para que pueda, ni remotamente ponerse en duda la sinceridad de nuestros amistosos sentimientos. Hemos pasado una buena parte de nuestra juventud combatiendo á su lado, como aliados, en climas remotos, inhospitalarios, bárbaros y mortíferos; hemos partido, durante años enteros, con los soldados y marinos franceses el pan y la ardiente arena de la playa ó el suelo escarchado de las vírgenes selvas que nos servía de lecho, y hemos obtenido de esa nacion recompensas de incalculable estima, dado lo inferior de nuestra graduacion entónces: y no es la vanidad, ni siquiera el justo amor propio, lo que nos hace consignar estos recuerdos; sino el vivo deseo de patentizar, con ellos, que cuanto en esta Memoria expongamos, respecto á guerras

futuras entre Francia y España, se halla dentro de una hipótesis cuya realización no se desea; contraria á los sentimientos de fraternidad que deben animar á franceses y españoles; pero que, en un estudio de esta naturaleza, no pueden ménos de entrar, como imprescindibles previsiones patrióticas.

Además, ¿suelen hacerse las guerras consultando la voluntad de los pueblos? ¿No es lo más comun que los países se vean conducidos á esas inmensas hecatombes de los campos de batalla, por intereses bastardos, particulares, personales ó de familia?

Pues bien; en la triste eventualidad de una guerra entre Francia y España, despues de las salvedades que dejamos consignadas, entremos en el exámen militar del caso.

III.

Admitiendo dicha eventualidad, se presentan, sin término medio posible, dos hipótesis.

Combatimos solos, ó acompañados.

Ó es una lucha de nacion á nacion, en la que Europa y el mundo se reducen al simple papel de espectadores, ó el resultado de una conflagracion general, que supone, naturalmente, otros países aliados, respectivamente, con Francia ó con España.

Examinemos ántes, como más sencilla y elemental, aunque ménos probable, la primera suposi-

cion; para proceder con método, colocando la cuestión á cierta altura, dilucidemos con generalidad las siguientes proposiciones:

1.^a El cruce de los ferro-carriles por las fronteras, en general, ¿aumenta ó disminuye las buenas condiciones militares de los países?

2.^a Caso de que se introduzcan modificaciones desfavorables, ¿son éstas de tal entidad, que deban sacrificarse á ellas las demás ventajas nacionales debidas á dicho cruce, y que, hasta bajo el punto de vista militar, sirven para acrecentar los elementos de defensa en el país, con el mayor desarrollo de la pública riqueza?

IV.

Sabemos que en la discusión de ambas tesis, y principalmente de la primera, tenemos que contar con un adversario poderoso, con la rutina, que siempre se presenta á estorbar todo progreso.

Diríase que la rutina, en el orden moral de la naturaleza, ha sido creada por Dios para realizar la misión de la fuerza de inercia en el orden material.

Así como, una vez dominada la fuerza de inercia de un cuerpo en reposo, se mantiene éste en movimiento por sí mismo; de igual manera, una vez vencida la rutina en su oposición á un adelanto, éste ya no necesita esfuerzo alguno para realizarse sencilla y naturalmente.

Hemos conocido militares ilustradísimos, generales distinguidos que ya pagaron su tributo á la muerte, los cuales en pleno Parlamento han defendido las excelencias del fusil de cazoleta y la carga en once voces, enfrente de las armas modernas de fuego rápido. Esto no obstante, la cazoleta es ya un recuerdo militar histórico para las colecciones de los museos.

Hemos conocido brillantes oficiales generales de *Cuerpos facultativos*, que han escrito casi todos los libros de texto de algunas academias militares, *individuos de juntas facultativas*, que habían prestado grandísimos servicios á la ilustracion de las armas especiales y del ejército entero; los cuales han llevado á la tumba su amor al proyectil esférico, por ellos tan detallada é íntimamente estudiado, y su nada disimulado odio al cañon rayado y á todas las armas cargadas por la recámara. Sin embargo, ya no se hacen en el mundo más proyectiles esféricos que los perdigones, y hasta éstos han dejado de cargarse por la boca de las escopetas modernas de caza.

Pues lo mismo sucederá con la cuestion que nos ocupa.

Pronto no habrá una sola frontera cerrada al vapor, al representante de la vida, de la riqueza, de la amistad y de la caridad de los pueblos; no quedará una sola cordillera internacional, cuyas entrañas no se estremezcan con el repercutir de las máquinas per-

foradas; ni un solo rio divisorio, sobre cuya movable espalda no tienda la civilizacion el airoso puente de hierro, para facilitar paso á la locomotora engalanada con su gallarda y flotante cimera blanquecina, esmaltada por los rayos del sol y desvaneciéndose en el espacio.

Por todas partes están atravesadas, con la vía férrea, las fronteras francesas, á pesar de haber dominado en el trazado de sus líneas, como indicaremos luégo, el interés militar. El mismo celeste Imperio, tantos años cerrado en su perjuicio, al trato del mundo civilizado, piensa ya en aportillar la célebre *muralla de la China* y comunicarse directamente con San Petersburgo; es decir, casi con nosotros.

En tanto, nos vemos precisados en España todavía, á gastar tiempo, papel y paciencia en demostrar con toda seriedad, que no hay peligro en la apertura de un túnel de 5.350 metros (es decir, una legua próximamente) en la divisoria de aguas de Urtiaga, por donde no falta quien afecte creer capaz de *colarse* (permítase lo vulgar de la palabra por lo expresiva) todo un ejército francés, y en la de otros tres túneles más pequeños, en que dicho ejército habría de entrar y salir, despues del de Urtiaga, prra tener el gusto de verse destrozado por las baterías de la fortaleza de San Cristóbal, y aprisionado en el campo ó zona militar pamplonesa, de la cual San Cristóbal no ha de ser más que un ángulo, si bien el más importante.

Pero no anticipemos las ideas, faltando al plan propuesto.

Nadie puede negar, ni siquiera poner en duda, la grandísima influencia que han tenido en la guerra las comunicaciones, en todas las épocas, y en cuantas vicisitudes diversas ha experimentado, en todos los países, la ciencia militar.

Desde las anchas vías militares de la gran República romana, con que dejó sobre el mundo el impercedero recuerdo de su ilustracion y poderío, hasta las modernas carreteras y vías férreas; casi no hay comunicacion importante que no haya servido, á la vez, para dos distintos objetos; el de alimentar la vida, como grandes arterias del cuerpo social, como vehículos de la savia civilizadora durante la paz; y el de facilitar el paso á esas avalanchas animadas que se llaman ejércitos, y que, de tiempo en tiempo, como las enfermedades afligen al cuerpo humano, vienen á destrozar las naciones.

Pues bien, esta comparacion entre la salud y la paz, entre las enfermedades y las guerras, es un rayo luminoso que abre nuestra imaginacion y nuestro entendimiento á una reflexion muy importante para el asunto que nos ocupa, siguiendo el curso de la comparacion misma. Así como, por regla general, en la mayoría de los hombres, son más largos los períodos de salud corporal, que los en que la enfermedad les aniquila; de la misma manera, en las naciones,

comparada la duracion de los períodos de paz exterior, con la de las épocas en que se verifican esas calamidades de las grandes guerras internacionales; por fortuna, las segundas son extraordinariamente más cortas que las primeras. En consecuencia, la prevision más rudimentaria exige que, al proyectar las vías de comunicacion, deban mirarse, con preferencia, las exigencias de la paz, las ventajas de la ilustracion, del comercio, de la industria, de la fraternidad de los pueblos, más que las crueles conveniencias de la guerra. Sabemos que algunos militares respetables, dignos de todo nuestro aprecio, han de escandalizarse ante semejante aseveracion; nos parece estar oyendo su respuesta: las inundaciones, dirán, no son el estado normal de las corrientes de agua y, sin embargo, para cuando ocurren, aunque duren poco y sean poco frecuentes, se construyen los altos y fortísimos diques en las riberas; pero á esta aparente refutacion de nuestro aserto, replicaremos con una consideracion irrefutable y con un gran ejemplo moderno.

Hoy, las guerras internacionales, á causa del servicio militar obligatorio generalizado en Europa, vierten materialmente toda la poblacion útil de unas naciones sobre otras: á semejantes irrupciones, no sirve de obstáculo ni de ventaja estratégica, el que haya ó deje de haber un agujero de cinco á seis kilómetros de largo, por debajo de una cordillera. En

otros elementos, en otras combinaciones de fuerzas hay que pensar, para el establecimiento de esos diques, de esa defensa nacional; y la base de todos los sistemas imaginables, de todas las previsiones, ha de ser siempre, forzosamente, la mayor riqueza del país; que no puede fomentarse en el grado conveniente, desde el punto que se le asfixia entre sus montañas, y no se le permite respirar el aire de la civilización, sino por algunos intersticios que la naturaleza misma le ofrece y se llaman puertos; los cuales, á veces, no puede atravesar, por sus condiciones topográficas, más que sobre el lomo de los animales de carga.

Esta es la consideración; hablemos ahora del ejemplo; de un ejemplo triste que quisiéramos poder olvidar; pero que sabemos no puede herir la susceptibilidad nacional de nuestros vecinos, cuando tan heroicas pruebas han suministrado del partido que saben sacar de sus mismas desgracias.

Nos le suministran Francia y Prusia.

La primera, con el espíritu de centralización y desconfianza suspicaz, del imperio, hizo converger á Paris todas sus grandes vías férreas; y en el trazado de su red de ferro-carriles, aunque sin sacrificar en absoluto los intereses de la paz, rindió homenaje en primer término á las concepciones estratégicas, para la eventualidad de una campaña contra Prusia; y favorecida Francia por su misma constitución geo-

gráfica, logró su preferente objeto con toda la perfección imaginable. Así es que cuenta, por un lado, con líneas estratégicas paralelas á la frontera que, apoyadas en plazas fuertes, aumentan notablemente su potencia defensiva; y además, con líneas en forma de radios, partiendo de Paris, que la permiten reforzar inmediatamente los puntos amenazados. En cambio, á estas exigencias del ministerio de la Guerra se han pospuesto, si no muchas, algunas ventajas de interés local y económico; á pesar de lo que leemos en un informe, por lo demás notabilísimo, emitido por la Junta consultiva de Guerra, en 1864, cuyos más importantes párrafos nos proporciona en este momento el periódico *La Época*; pues no podrá negarnos dicha respetable Junta, ni nadie, que en Francia no era raro tuviesen que ir las mercancías de una á otra plaza comercial importante, haciendo un largo rodeo que triplicase ó cuadruplicase su camino, hasta el mismo año 1869; es decir, á la víspera de la guerra; lo cual, unido á la perfección indicada de su red de ferro-carriles militares, mantiene en pié nuestra afirmación (contraria á la de la Junta consultiva de Guerra), de que la estrategia llevó la prioridad de la preferencia, en Francia, al trazar sus vías férreas.

Alemania, y particularmente Prusia, al contrario, desatendieron completamente los intereses militares al construirlas; consultando sólo los del comer-

cio, industria y agricultura. Basta decir, para completa prueba de nuestro aserto, que en 1869, no había línea directa entre Ehrenbreitstein y Colonia; ni la línea de Anhalt había sido prolongada en la dirección de Torgau para enlazar á Dresde con la Bohemia; sin embargo, el resultado ha sido que los caminos de hierro alemanes, subordinados sólo á la idea de que fuesen las mejores arterias, para que por ellas circulase, durante la paz, la savia, la vida de los pueblos; han venido á resultar valiosos elementos militares que, en tiempo de guerra, constituyen los músculos de sus ejércitos.

El antiguo informe de la Junta consultiva de Guerra que hemos citado, contiene nobles ideas, levantados conceptos y profundas razones, como era natural abundasen en un documento que reúne firmas tan esclarecidas como las de los Excmos. señores D. Manuel Gutierrez de la Concha, marqués del Duero, Presidente; D. Fernando Fernandez de Córdova, marqués de Mendigorria, Ponente; D. Fermín Ezpeleta, Campuzano, etc., siendo Secretario el señor Gomez Arteche, ilustradísimo oficial del ministerio de la Guerra, y hoy no sabemos si brigadier ó mariscal de campo, cuyos vastos conocimientos y elegante estilo se revelan en la redacción del dictámen, como patentiza la siguiente muestra:

«Los caminos de hierro, dice, están entre nosotros en la infancia. Sería un error detener en su

marcha un progreso que alimenta tan justas y fundadas esperanzas. Su desarrollo se hace cada día más necesario, por la misma razón de que se conocen ya sus efectos, y en vano sería oponer una resistencia inútil al voto de los pueblos, que tienen representantes de sus intereses en los Cuerpos colegisladores y una prensa libre que hace conocer uno y otro día las necesidades de su bienestar. La época en que el mundo oficial resolvía las cuestiones de bien público por su propio criterio ha terminado. Los pueblos se hacen cada día más exigentes para alcanzar los bienes que ellos mismos pueden procurarse sin carga para el Tesoro público. Ni tampoco es posible, y sería inútil sostener por el criterio militar, la dirección y las condiciones de construcción de los caminos férreos, cuando las provincias los necesitan para procurarse comunicaciones fáciles, rápidas y baratas que mejoren el valor de sus productos. Ni tampoco es posible que nosotros, los más legítimos representantes de las necesidades del ejército, que cada día tenemos el deber de reclamar mejoras y beneficios para el estado militar, seamos los que, oponiéndonos á los intereses de pueblos y provincias enteras, presentemos como argumentos valederos y decisivos los intereses de la defensa nacional, los de la fortificación permanente ó de la estrategia, allí donde el valor de las tropas, la pericia de sus jefes y el genio de los generales puede suplir con ventaja á la multitud de

condiciones que se pretende establecer como precisas para defender un país que en diversas ocasiones se ha bastado á sí mismo y tiene la conciencia de que no necesita más que de fusiles y cañones para hacer triunfar la independencia de la patria, la integridad del territorio y el trono de sus mayores.

»No hace todavía medio siglo que para construir un camino que pusiese en comunicacion la nacion con Europa ó una provincia con otra del interior, se consultaba al ministerio de la Guerra, el cual resolviendo el trazado por el interés de la defensa del territorio, llevaba nuestras escasas vías por las cumbres más elevadas alargando las distancias y haciendo más difíciles, costosas y tardías las comunicaciones; como si las supuestas ventajas militares de estos caminos no hubieran de servir más que al ejército, por cuya onerosa influencia se establecían. La época ha cambiado, las ideas son otras: el poder de la opinion es más decisiva, y nuestro país marcha hácia las consecuencias materiales del progreso material, á gobernarse por sí mismo en todo lo que es local y de interés provincial, para que se le impongan sistemas absurdos que sólo se mantienen en el imperio de Marruecos, en el cual la falta de comunicaciones no ha impedido ciertamente la marcha gloriosa de nuestro valeroso ejército. En vano sería oponerse al influjo del vapor, que tantas conquistas y problemas ha resuelto y viene resolviendo. La locomotora, que

se abre paso á través de las más ásperas cordilleras;
que atraviesa los más caudalosos rios y las más gran-
des capitales; unas veces por encima de sus anchas
calles y barrios más populosos, y otras por caminos
subterráneos; la locomotora, que con portentosa ra-
pidez sube y baja por las faldas de las grandes altu-
ras, recorriendo hasta dominar las más elevadas mon-
tañas, con igual facilidad que atraviesa barrancos
profundos y vastas llanuras, llevando por todas par-
tes poblaciones enteras á los puntos de interés priva-
do; que conduce los productos de la industria y del
comercio á los mercados más ventajosos, y que es
recibida en los pueblos con admiracion y entusiasmo,
no puede detenerse, ni se detendrá, ante considera-
ciones estrechas que ven en cada senda un peligro y
en cada pensamiento de prosperidad una amenaza,
sin tener en cuenta que la ciencia, el genio y el valor
militar bastan para remediar las desventajas que se
exageran.»

Más adelante, despues de presentar multitud de ejemplos ya ofrecidos en 1864 por los trazados de todos los caminos de hierro de relacion internacional segun el estado de la Europa entónces, á propósito de la línea de Bolonia á Ferrara y las que desde Turin van al cuadrilátero, dice así:

«Si se consulta la carta, se verá demostrada la poca importancia que se da á los caminos de hierro, que en las operaciones ofensivas se encuentran

delante de los ejércitos. La ocupacion de Bolonia por un ejército austriaco dividiría en dos partes é incomunicaría la alta Italia de la Italia central y meridional. Pero, ¿qué más puede decirse á este respecto despues de las obras gigantescas con que se abren los Alpes á las comunicaciones con la Francia? El genio de la industria no encuentra, para hacer nuevas vías de comunicacion en esta cordillera, más dificultad que la de los capitales. No se encontrará un general italiano que se oponga á tales obras, ni hay en el ejército de Italia otra cosa que admiradores de la fuerza prodigiosa del hombre, que se atreve á acometer y ejecutar tales empresas, que son el orgullo de la nacion y de los gobiernos que las llevan á cabo.»

De cuanto brevemente hemos expuesto, se deduce lo arriba anunciado, á saber: que las modificaciones introducidas con motivo de los cruces de vías férreas por las fronteras de los países, llevan en sí, generalmente, compensacion de condiciones, siendo armas de doble filo; y aunque en algun raro caso particular así no se verifique, nunca son las alteraciones de entidad tanta, que deban sacrificarse á ellas las demás ventajas nacionales que, hasta bajo el punto de vista militar, sirven, como hemos dicho y repetimos, para acrecentar los elementos de defensa del país, con el incremento y superior desarrollo de la pública riqueza.

Examinemos ahora la cuestion concreta de una

guerra con Francia; y para satisfacer cuanto ántes á los que, en tal supuesto, no se preocupan del caso en que seamos nosotros los invasores, sino los invadidos; dilucidemos lo correspondiente á la defensa, ciñéndonos, con el fin de no dar extension excesiva á este escrito, á lo puramente relacionado con el ferrocarril alduino.

V.

Si se tratara de una larga extension de infranqueable cordillera, continuada valla, como la del Pirineo central, donde sólo se contase una aislada carretera en muchas leguas para poner en comunicacion las dos naciones, comprenderíamos perfectamente, aunque no participásemos de ella, la opinion de los que sostuvieren que, bajo el punto de vista de la defensa nacional (de la *defensa* nacional, entiéndase bien; sólo de la *defensa*), la frontera se debilitaba cruzándola con un ferrocarril; y no nos extrañaría del todo que á distinguidos militares parezca, en tal concepto, inconveniente la vía férrea por Canfranc, cuyo proyecto ha sido desechado por la Junta consultiva de Guerra.

Á propósito de esta elevada y competente corporacion, y del partido que se ha querido sacar de su dictámen hasta suprimiendo en algunos periódicos el adjetivo *central*, ya dedicamos dos palabras á re-

cordar sencillas y rudimentales ideas geográficas (que cualquiera diría olvidadas por ilustradísimos órganos de la opinion) en la carta que dirigimos con fecha 25 del pasado Julio á nuestros amigos; no porque éstos las ignorasen, sino para hacer resaltar la clase de armas esgrimidas contra el ferro-carril alduino, por los encarnizados y persistentes enemigos de Navarra.

Las expresadas circunstancias de lo infranqueable del Pirineo central ó aragonés, y de existir sólo la carretera por Canfranc, tienen su completo reverso en el Pirineo occidental ó navarro; pues, en una corta extension de frontera, tenemos multitud de comunicaciones fáciles con la vecina República, perfectamente transitables muchas de ellas para los mayores ejércitos; la carretera que desde Valcárlos, por el puente de Arnegui, conduce directamente, como una flecha, á nuestra antigua plaza, Navarra francesa, de San Juan de Pié de Puerto; la que, desde Irurita y Elizondo, se dirige á Bayona por el puente de Ancharinea; la que, partiendo del mismo Irurita, toma á la izquierda cruzando el Bidasoa, y con la que empalman, la de Irun, en que se reunen las de Fuenterabía, San Sebastian y Hernani, y el ferro-carril del Norte; amén de multitud de buenos caminos de herradura muy practicables y utilizables, en combinacion con dicha vía, como son el del Roncal é Isaba, siguiendo el curso del rio Esca; el de Roncesvalles al Puerto de Bentarteá; el de Maya por Erraza á San

Juan de Pié de Puerto; los mismos de los Alduides, etc., etc., que por todas partes atraviesan nuestro Pirineo occidental ó navarro, donde se teme abrir un agujero más, y casualmente ¿para qué? á fin de establecer un ferro-carril, necesario por lo mismo que acabamos de indicar, para la defensa del territorio, amenazado, en caso de invadirse la Península, por las indicadas numerosas comunicaciones.

Es evidente.

Recordemos que en el monte de San Cristóbal, que domina á Pamplona, se están construyendo importantísimas obras de fortificación permanente; toda una gran fortaleza que, combinada con los otros fuertes proyectados, ha de formar la gran zona militar donde pueda abrigarse con seguridad un ejército numeroso.

Pues bien; una de las objeciones más en boga actualmente entre algunos militares científicos contra las fortalezas importantes y plazas de guerra de primer orden, se funda en el grave inconveniente de inmovilizar las grandes masas de tropas necesarias para guarnecerlas, y el ferro-carril alduino viene cabalmente á librar de semejante cargo las fortificaciones en construcción de la gran zona militar pamplonesa.

El único medio que la ciencia ofrece para impedir la inmovilización de esas guarniciones, llevándolas, con facilidad, sobre el teatro de las batallas campales, se halla en la acertada disposición de los ca-

minos de hierro; en la multiplicacion meramente de los que pasen bajo el cañon de las grandes fortalezas; que permita á las tropas alejarse de ellas algunas jornadas, sin el peligro de su abandono; y dificulte los movimientos envolventes del enemigo, cuando éste, preocupado por un gran objetivo, se lanza á su consecucion, dejando á su espalda, simplemente bloqueadas, algunas plazas de guerra; cuyos defensores, privados de estas vías, sólo pueden dedicarse á conservarlas, sin tomar parte en otras combinaciones generales.

Lo que por las líneas férreas, convergentes á las fortalezas, se aumenta su zona de accion; lo que el cruce de dos ferro-carriles, en una plaza de guerra de primer orden, extiende la esfera de actividad de la misma; y por tanto, lo que se favorece con ello la defensa general de todo el país, es incalculable. Basta considerar que Francia, combatiendo sobre el Rhin, puede tener á su disposicion, en tres ó cuatro dias, las guarniciones y los almacenes de Bayona y Tolon; y nosotros, operar en Andalucía, con los elementos militares de Pamplona, con tropas cuya movilidad tambien se aumenta, desde el momento de poder dejar, en las plazas fortificadas, toda la impedimenta, que no sea absolutamente indispensable.

Pues, si de estas ventajas generales é incalculables, que todo cruce de ferro-carriles produce, elevando á la quinta potencia la importancia de las fortalezas y

plazas de guerra donde se verifique, descendemos al caso particular de la ciudadela de San Cristóbal y sus fuertes, la aplicación es de superior evidencia.

Las guarniciones de la zona militar fortificada pamplonesa, por medio del proyectado ferro-carril alduino, podrán oponerse á la invasión en puntos avanzados; en ventajosos decisivos y casi ineludibles campos de batalla, señalados por la naturaleza y por la ciencia como precisos; y, cuando convenga, podrán rápidamente replegarse á retaguardia; ó, mejor dicho, al centro del sistema de fortificaciones enlazado con Pamplona en su cuenca, ocupando de estas sólo las que deban guarnecerse con preferencia, según las circunstancias del momento, y las exigencias estratégicas generales.

Las mismas razones que se han presentado por varios escritores militares españoles, y algun informe oficial, fundadas en la configuración y topografía de la region superior del Arga ó alta meseta de Navarra, dirección de la frontera y desniveles, para indicar, en contra de nuestro proyecto de ferro-carril (favoreciendo á la línea del Norte), lo peligrosa que sería á la defensa nacional la posesión de dicha elevada meseta, por el enemigo; se convierten en demostración palmaria de la conveniencia de esta línea férrea para impedir esta posesión; para hacer cada vez más inexpugnable tan importantísimo baluarte de la independencia patria; aumentando su fortaleza

natural, por la facilidad de acumular en ella tropas, artillería y elementos de defensa de todo género, con suma rapidez; constituyendo á la vez, el único medio posible de que los ejércitos españoles neutralicen los efectos del servicio estratégico que ofrece á los franceses la plaza de Bayona.

Es evidente que, en la hipótesis de la guerra, la Francia ha de acumular, en Bayona, el material de sus ejércitos; las provisiones de guerra y boca; los recursos todos, que una campaña exige; pues bien, á esa reconcentraci3n de elementos hostiles, podremos oponer nosotros, la que llevemos á cabo en las fortalezas y zona militar de Pamplona, teniendo á nuestra disposici3n el arma multiplicadora del ferrocarril alduino.

Este, se nos dirá, en su parte francesa, tambien favorece á Bayona; es cierto, pero con grandísima diferencia en ventaja nuestra; la cual consiste en que, actualmente Bayona puede utilizar contra España la prolongacion de la línea del ferrocarril del Norte, para desarrollar su acci3n ofensiva, en direcci3n de nuestros ejércitos y frontera hasta el puente de Behovia, dentro de su territorio; y luégo dentro del nuestro, dicha línea férrea del Norte; sobre la cual no tenemos ninguna plaza de guerra como la de Pamplona con San Cristóbal, etc., de la expresada zona militar. Por consiguiente, con el trozo de vía francesa, desde Bayona á los Alduides, no adquiere

dicha plaza de guerra ninguna condicion, que ya no tuviese en gran escala; y en cambio, con el trozo directo de ferro-carril alduino desde Pamplona, adquirimos nosotros para San Cristóbal, etc., ventajas estratégicas de primer orden; de las cuales por completo carecíamos; pues no habrá ningun militar medianamente ilustrado, ni ninguna persona de sentido comun, ni militar, ni civil, que se atreva á poner en parangon táctico ni estratégico, el corto y recto trayecto de Bayona á la frontera por Behovia, con el accidentado y caprichoso del de Pamplona á Irurzum, Alsásua, Zumárraga, Hernani, San Sebastian é Irun; para el objeto de acudir con prontitud á disputar el paso de la frontera.

Por lo contrario, el trayecto español del ferro-carril alduino desde Pamplona, cruzando la zona estratégica de primer orden, la region superior del Arga, la meseta de Navarra, declarada por los más calificados y respetables impugnadores del ferro-carril alduino, como el punto cardinal decisivo para la defensa de toda la frontera; es de inmensa mayor ventaja para España, que no para Francia el suyo respectivo desde Bayona. El nuestro es inhostilizable é indestructible más que por nosotros mismos; y el trayecto francés, tiene que desarrollarse, forzosamente, durante unos 40 kilómetros, desde la confluencia del Lalsaraque y el Nive, lamiendo el pié del Pirineo septentrional, completísimamente dominado por

las posiciones naturales españolas; de las cuales hay algunas, como cerca de Alduides se verifica, que sólo distan de él de dos á tres kilómetros en proyeccion horizontal, hallándose á gran altura y en rápida pendiente.

No acabamos de comprender cómo hay militar que se oponga seriamente á este camino, bajo el punto de vista de la defensa.

Reconocemos, de buen grado, el servicio que puede prestar la línea férrea del Norte, en algunos trozos, por su paralelismo parcial á la frontera, combinada con las de Tudela á Bilbao, Madrid á Zaragoza y Zaragoza á Barcelona; pero este paralelismo, si ha de producir su eficacia, necesita de las líneas radiales, como complemento preciso; y ninguna en tal concepto; más útil, más indicada, que la de Madrid á los Alduides por Torralba, Soria, Calahorra y Pamplona; línea que recibirá el máximum de condiciones favorables á la defensa de España, tan pronto como Calahorra, segundo punto de cruce, se convierta, por la fuerza misma de las cosas, en el importantísimo centro militar de primera clase, que debe existir entre Pamplona y Madrid, una vez construido el ferro-carril alduino.

Examinemos ahora las condiciones topográfico-militares de la frontera navarra, y fácilmente pondremos en evidencia lo superior de su importancia como antemural de toda España, y de aquí, repeti-

mos, lo incuestionable de dotar á esta fortaleza natural con el elemento de primer orden consistente en un ferro-carril que, desde las fortificaciones centrales de la zona pamplonesa, llegue al puerto ó collado más próximo para descender á la vertiente septentrional, ó sea al de Urtiaga, que franquea los Alduides.

La region hidrográfica del Arga, hácia su nacimiento, representa una gran ciudadela, avanzado centinela de nuestro territorio, favorecido con la disposicion de sus vertientes hácia Francia por el Norte, y hácia Guipúzcoa por el Noroeste, en dos rapidísimos planos inclinados, verdaderas escarpas; y existiendo tales desniveles de una y otra parte que, comparados con los del perfil del camino de Pamplona á los Alduides, y hechas sus acotaciones, vienen á dar por resultado el dibujo aproximado de un inmenso atrincheramiento natural, donde pueden irse señalando la subida á la banqueta, la banqueta, el declive interior, el exterior, etc., todo ello, ¡claro está! en proporciones gigantescas.

Como indicacion para verificar lo expuesto, consignaremos las siguientes relaciones de alturas sobre el nivel del mar:

PRIMERA.

Pamplona.	416 metros.
Zubiri.. . . .	529 »
Urtiaga (divisoria de aguas). . .	947 »

Alduides (descendiendo rápidamente)	371 metros.
San Estéban de Baigorri (id).	160 »
San Martín (id. contiguo al Nive) (1)	103 »
Bayona (con más suave descenso)	4 »

SEGUNDA.

Pamplona.	416 metros.
Puerto de Velate.	868 »
Oronoz (en el fondo del Baztan)	192 »
Elizondo.	223 »
Puerto de Maya.	602 »
Puente de Ancharinea, sobre la frontera.	190 »
Bayona.	4 »

TERCERA.

Puerto contiguo á Lecumberri.	568 metros.
Lecumberri (bajada rapidísima)	69 »

CUARTA.

Alsásua.	530 metros.
Puerto de Echegarte.	586 »
Fondo de Guipúzcoa, río Oria y camino de Beasain (rápido descenso)	139 »

(1) Distante, lo mismo que Pamplona, 33 kilómetros del puerto de Urtiaga.

Es evidente (y esto no lo niegan ni pueden intentar negarlo siquiera los militares impugnadores del paso del ferro-carril por Urtiaga y los Alduides) que la region de Navarra por nosotros indicada es la de mayor importancia estratégica para decidir de la suerte de toda la frontera; que sus montañas septentrionales son los obligados campos de batalla para el caso de ser ésta atacada; que constituye la llave de Guipúzcoa y puede contener, por su situacion de flanco, los progresos de un enemigo que escogiese para invadirnos la línea de Vascongadas, queriendo utilizar en contra nuestra el ferro-carril del Norte, y facilitando á nuestro ejército cortar, primero, la comunicacion con Francia, y despues la retirada al contrario si fuese éste tan imprudente que avanzase al interior, siendo dueños nosotros de las indicadas posiciones navarras.

Esto es, no sólo cierto, sino indiscutible.

En consecuencia preguntamos: ¿cómo será más fácil disputar esta fortaleza natural decisiva? ¿En el estado actual de comunicaciones, ó pudiendo centuplicar, con la mayor movilidad que el ferro-carril hasta Urtiaga permite, la accion defensiva y ofensiva del ejército, en combinacion con su centro fortificado de la zona militar pamplonesa? ¿Vale la pena de privarse de tan evidente ventaja, la aprension de que se *abre una brecha con un túnel de una legua en Urtiaga?* Nunca hemos oido llamar *brechas* á las *puertas*

de las plazas que, por otra parte, suelen constituir sus puntos fuertes por lo bien defendidas, y no negamos la conveniencia de reforzar estas mismas fortificaciones naturales navarras con los auxilios del arte, según se pretende hacer también en el Pirineo central por los partidarios del ferro-carril de Canfranc.

Es evidente que, dueño el enemigo de esta importantísima y decisiva zona estratégica, Navarra utilizaría el ferro-carril de los Alduides, si nosotros no nos habíamos defendido, ó si, en nuestra retirada, olvidábamos la elemental y sencillísima operación de destruirle, inutilizando, lo primero, el túnel de Urtiaga y los restantes hasta Pamplona. ¡Ojalá fuesen tan fáciles de abrir y restablecer, como lo son de ser completísimamente destruidas é inhabilitadas estas grandiosas obras de arte! (1). De atenderse semejantes

(1) Para la defensa de la patria amenazada en su independencia, no hay sacrificio demasiado grande ni costoso; pero cuando se trata de obras de arte, tales como los túneles del Mont-Cenis, del San Gothardo y hasta del proyectado en Urtiaga, parece un crimen contra la humanidad el pensar en *destruirlos* en tiempo de guerra. Esto ha hecho discurrir los medios de *inutilizarlos* sin *destruirlos*.

Nuestros ingenieros militares saben muy bien todos los modos de hacer esto posible; pero, para las gentes profanas al arte, y hasta para algunos militares, no estará de más recomendemos el sistema de inundarlos, ideado por el general de ingenieros francés Mr. de Rivière y mencionado en las lecciones de fortificación del general de Ingenieros Mr. Prevost, que tan eminentes servicios prestó en la última guerra contra Prusia, encargado hoy del servicio de torres y casamatas acorazadas que se instalan en Francia, y profesor de fortificación en la escuela superior de la guerra, cuyo nombre es familiar al mundo científico en todos los países militares.

Este sistema ingeniosísimo y de excelentes resultados, que no podemos detenernos à explicar ahora, tiene la ventaja de que los

objecciones, ningun ferro-carril debería construirse, ni el de Carabanchel, ni los tranvías de la Puerta del Sol de Madrid á los barrios de Salamanca, Pozas y el Pacífico; pues el enemigo, una vez dueño de la capital de España, podría utilizarlos, indudablemente, si se le antojaba, para su servicio, con la diferencia de no haber túnel que inutilizar, como el de Urtiaga, entre Carabanchel y la Castellana.

Patentizada la completa semejanza, mejor dicho, la identidad de la zona navarra que ha de cruzar el ferro-carril alduino, con una soberbia ciudadela, con una ciclópea fortaleza natural, con su ojo en la frente, es decir, en Urtiaga, para apercibirse de los movimientos del enemigo en el valle francés de los Alduides; es evidente, tambien, que todas las consideraciones militares aplicables á las plazas fuertes de mayor extension y propiedades estratégicas, en su relacion con las vías férreas, tambien lo son al caso que dilucidamos; y que viene á convertir, en un enorme reducto de seguridad de todo el conjunto, el sistema de fortalezas de la cuenca de Pamplona, que necesita, para comunicarse con el recinto exterior, ó sea la frontera, en vez de los caminos ordinarios de las

túneles, naturalmente, se construyen en países montañosos, y en éstos suele ser abundante el agua necesaria para llevarle á cabo.

Aprovechamos esta ocasion de enviar nuestro cariñoso saludo á Mr. Prevost, nuestro antiguo camarada y amigo, que ya en 1870 nos hizo el honor de colaborar á nuestra publicacion de *Estudios militares*, permitiéndonos, graciosamente, traducir su interesante *Conferencia* sobre el uso de los ferro-carriles en la guerra.

plazas de guerra comunes, uno de cinco leguas (todo en proporcion); y éste, naturalmente de hierro, para llevar las tropas, en alas del vapor, á ejecutar las órdenes que la electricidad las comunique.

Cabalmente, el bello ideal de los más sobresalientes ingenieros modernos, despues de las experiencias suministradas por las últimas grandes guerras internacionales, que tanto han hecho discutir acerca de las plazas fuertes, es el de construir éstas en recintos muy distantes los unos de los otros, ó fuertes destacados que los suplan, y permitan resistir el ataque lejano, sin comprometer el próximo; y la única dificultad que se presenta es la de que, semejante sistema de fortificacion es en extremo costoso, hasta para gobiernos tan afortunados, en el concepto financiero, como los de la República francesa; que, despues de haber pagado la enorme suma que ha asombrado al mundo, introducen en sus presupuestos economías de centenares de millones de francos.

Pues bien, ya que nosotros, por desgracia, nos hallamos léjos de semejante perspectiva, demos gracias á Dios que nos proporciona, hecho el gasto por la naturaleza, este mismo sistema de plazas fuertes defensivas; y ayudémonos nosotros, aumentando su potencia con ferro-carriles tan estratégicos como el de los Alduides, no cerrando los ojos á las demostraciones de la ciencia, ni dando oídos á interesados clamores de empresas poderosas, que se consideran

contrariadas, y mueven cielo y tierra para presentar lo blanco negro.

La configuracion de la frontera alduina es, próximamente, la de un ángulo entrante en nuestro territorio, muy pronunciado y agudo, hácia cuyo vértice apunta el túnel proyectado en Urtiaga; y no hay principiante en fortificacion que, en la segunda leccion, despues de saber lo que es una trinchera en línea recta, no aprenda que los ángulos salientes son puntos débiles, y los entrantes puntos fuertes, por el cruzamiento de los fuegos de ambos lados sobre la línea de ataque del enemigo. Esto no ha impedido, sin embargo, que se haya tergiversado el problema alduino que acabamos de resolver, hasta el punto de convertir, en inverosímil oposicion á nuestro ferrocarril, tan favorabilísima circunstancia.

¿Cómo? Preguntarán nuestros lectores.

De un modo muy sencillo.

Lo mismo que al apreciar las ventajas de la fortísima posicion de la meseta. Dando por supuesto que el enemigo se haya apoderado de tan importante zona navarra.

Pero, señores, diremos nosotros, ¡si eso es, justamente, lo que se trata de evitar!

Entonces no construyan VV. tampoco las fortificaciones del monte de San Cristóbal. ¿Para qué tales gastos si, cuando el enemigo sea dueño del país, acabarán tambien por caer en su poder esas

fortificaciones? Y entónces habríamos concluido.

¡No!

¡No habríamos concluido! Al contrario, entónces empezaría la heróica defensa tradicional y legendaria, la de la nacion en masa. Defensa tan sublime como sangrienta y prolongada por los errores cometidos en cuestiones como la que ahora nos ocupa, y para cuyo estudio es altamente criminal tener en cuenta consideraciones mezquinas, ajenas al más puro y levantado patriotismo.

En corroboracion de nuestro criterio, véanse los siguientes párrafos del elocuente y brillantísimo informe de la ponencia del Excmo. Sr. Marqués de Mendigorría y presidencia del Excmo. Sr. Marqués del Duero, que dejamos citado y llega á nuestras manos en el mismo dia que remitimos estas cuartillas á la imprenta:

«Cuando se pretende establecer que, si los Alduides se abrieran á la locomotora, resultaría que, invadida la Navarra, quedaría envuelto el ejército que defendiese el Bidasoa—lo cual es perfectamente cierto—¿se puede sostener que sin el camino de hierro la invasion por los Alduides no podría verificarse? Ya lo hemos visto con la invasion de Soult en Julio de 1813. Si la victoria hubiera coronado en Sorauze la empresa del lugarteniente de Napoleon, el ejército francés, haciendo levantar el sitio de Pamplona y reunido al del mariscal Suchet en las márgenes del

Ebro, se habría apoderado de la línea de comunicaciones de lord Wellington, que en exacta y sabia apreciacion de las consecuencias de la operacion de su adversario, se decidió á librar batalla en Sorauren con 12.000 hombres para evitar el peligro que le amenazaba. Abierta la frontera por Alduides y Roncesvalles, si nuestro ejército ha de defender las fronteras contra la invasion, no se puede prescindir de defender toda la línea desde Roncesvalles hasta Fuenterrabía, y en vano sería calcular sobre un dato incierto.

»Calculando estratégicamente, la defensa de la alta montaña de Navarra se haría igualmente imposible, y el sitio de Pamplona inevitable para un ejército que, defendiendo la frontera delante de esta plaza, se encontrase envuelto por el enemigo, una vez apoderado de Vitoria. Las tropas de Navarra habrían de retirarse al Ebro, como lo verificó el general Castaños desde Sangüesa, para dar la batalla de Tudela más tarde, desde el momento en que Napoleón llegó en 1809 con sus numerosas legiones á Vitoria. No es, pues, posible defender la línea del Bidasoa sin defender al propio tiempo su prolongacion hasta Roncesvalles, sobre todo, si la invasion francesa se hace con los poderosos medios que emplea esta nacion para sus grandes empresas. Y si nosotros debiéramos un dia defender esta parte de la frontera que se supone cerrada por la naturaleza á la invasion,

¿quién podrá sostener con razón que un camino de hierro perpendicular á la frontera puede ser un peligro y no una necesidad de la defensa?»

«Pamplona, situada en un punto que domina sus aproches, centro de union de muchos caminos que viene de Francia, de Guipúzcoa y de Alava, en comunicacion directa con Aragon y su heróica capital, auxiliada por la Rioja de excelentes soldados y abundantes recursos, y base y apoyo de una sublevacion en masa de toda la nacion, sería el sosten más eficaz del ejército que defendiese la frontera. El combatido camino férreo de los Alduides, trazado paralelamente entre los dos caminos del que por Aoiz se dirige á Roncesvalles, y del de Lanz á Elizondo, completará el sistema de comunicaciones entre la plaza y el ejército, que recibirá todos los recursos que una grande aglomeracion de fuerzas no puede encontrar en el país, ni recibir fácilmente por los medios de transportes ordinarios. El ejército se desembarazará cada dia de sus heridos y enfermos y de todos aquellos obstáculos que dificultan su movilidad, haciendo tan pesadas las operaciones en país montañoso. La línea férrea en cuestion tendrá la misma importancia para el ejército que defienda la frontera y el territorio navarro, que la línea del Norte en su trazado hasta Hernani y Oyarzun para acudir al socorro de los que protejan el Bidasoa y la provincia de Guipúzcoa contra una invasion que se dirija hácia Vitoria. Por el con-

trario, Pamplona sin caminos á la frontera francesa, como se pretende por los que defienden opuestas opiniones, dejará de ser una base eficaz y un auxilio importante de cada hora para el ejército de la frontera, y no comprendemos en qué se fundarían las ventajas de esta plaza, si faltándola sus caminos á la frontera, se la privase de la primera y más esencial condicion de su establecimiento y de todo el aumento de defensa que para su mayor fuerza se pretende.

»Las plazas fronterizas, cuando no están exactamente colocadas sobre la línea divisoria, sirven como base de los ejércitos que defienden el territorio, y este papel han hecho Perpiñan en la guerra de la República contra el ejército español de Ricardos, deteniendo sus gloriosos progresos, y Bayona en 1813 apoyando la derecha de Soult contra el ejército aliado despues de la malograda batalla de Sorauren. Una y otra plaza tienen sus caminos á la frontera y sus vías férreas en explotacion. Si entre Pamplona y la frontera no organizamos entre la invasion la defensa que hace tan necesaria la construccion de la línea férrea al Pirineo central, no tardaría mucho en seguirse el sitio de la plaza, y si hubiéramos de marchar desde el Ebro á su socorro, encontraríamos al enemigo establecido en fuertes posiciones, desventajosas para nuestras armas.»

«La guerra última de Italia, y la que tiene lugar en los Estados-Unidos, no presentan caso alguno de

un ejército que haya avanzado sobre su enemigo empleando para marchar los ferro-carriles. Las más simples nociones de la guerra lo prueban. Las más vulgares precauciones de marchas rechazan tales temores. Un ejército dirigiéndose hácia el enemigo no puede verificarlo por fracciones pequeñas y escalonadas, según lo exige la organización y servicio de los trenes, para aventurarse aislada y sucesivamente á peligros ciertos é inevitables derrotas, que resultarían, no sólo de la hostilidad del contrario, sino hasta del servicio mismo. Es abusar de la credulidad pública suponer que un ejército puede sorprender la nación y una plaza de guerra, recorriendo como un viajero en trenes formados sobre un camino de una sola vía, sin material apropiado á su ancho, sin condiciones de combate ni de resistencia en país de montañas, en el que cada kilómetro ofrece pasos peligrosos para los trenes ordinarios en tiempo de paz si el servicio no se hace con toda la regularidad de los reglamentos, y en el que la vida de un millar de personas depende de la mala voluntad ó del descuido del último empleado. Los medios de publicidad multiplicados en Europa, la multitud de intereses y relaciones que existen entre los dos pueblos, los agentes oficiales, el telégrafo y las mismas vías férreas traerían al Gobierno, por dormido que estuviese y por incauto que fuera, el despertador que le sacara de su sueño; y es hasta vergonzoso suponer que haya en el país—sen-

timos decirlo—quienes, para armarse de un falso argumento y atraerse algunas opiniones, rebajen la consideracion y la fuerza natural de aquél, acusándonos de tan débiles y poco respetables, que con 16 millones de almas de poblacion y un ejército permanente de 120.000 hombres y una historia militar que se estima en Europa en lo mucho que vale, se nos pueda rebajar ante el extranjero con temores tan pueriles que amenguan nuestra dignidad é importancia.»

«En nuestro país, donde el espíritu público y el sentimiento nacional contra el extranjero es tan intransigente, donde cada hombre es un soldado, donde en todos sus largos períodos de lucha se han producido hombres extraordinarios para la guerra de montañas y la de partidarios, donde hay tanta propension á las empresas aventuradas y atrevidas, los caminos de hierro no podrían explotarse por un invasor, sin que cada tren corriese los más graves y serios peligros, procurando á nuestros guerrilleros los más fáciles é importantes resultados. En Navarra, donde cualquier hombre oscuro y sin educacion militar, sin más estímulo que el del patriotismo, se improvisa general y despliega el carácter, el genio, la firmeza y las más raras cualidades del capitan; donde durante la pasada guerra con Francia nació un Mina de inmortal fama, el cual, burlándose de todas las más hábiles combinaciones de la estrategia; mar-

chó siempre de victoria en victoria con una corta division de incansables batallones, viéndoseles ya caer inopinadamente sobre la comunicacion con Francia en Arlaban para obtener un importante triunfo, ya correr las llanuras de Sesma para rendir con escuadrones escasos un cuadro de la mejor infantería francesa; en ese país, repetimos, y en toda España, donde Mina tuvo tantos émulos gloriosos como Chapa-langarra, el Pastor, el Empeciñado, Gurrea y otros, jamás servirán á un invasor extranjero los caminos de hierro ni áun como líneas seguras de comunicacion.»

De los dos bizarros é ilustrados generales que figuran principalmente como autores de este informe, el uno, príncipe de la milicia, recibió sobre el campo de batalla la gloriosa muerte de los héroes; el otro, decano de los tenientes generales, reverdece sus laureles militares y políticos, los de su inolvidable hermano, el primer general español de nuestra época, D. Luis Fernandez de Córdova, los de sus bravos compañeros de armas y hasta los de sus enemigos, con las monumentales páginas de sus *Memorias íntimas*, que no pueden leerse sin veneracion, por ninguno de cuantos vestimos el honroso uniforme de nuestro ejército.

Reciban, aquél, nuestro buen recuerdo, éste, nuestro cordial saludo.

No acabaríamos nunca si hubiésemos de exten-

dermos en todas las reflexiones que pueden añadirse y que consideramos ya innecesarias, ni la premura del tiempo nos permite analizar el caso de ser España la invasora; pero, como este último supuesto no ha suministrado, que sepamos, ni puede suministrar racionalmente, objeciones dignas de ser rebatidas, le omitiremos por ahora.

También en gracia de la brevedad, en vez del análisis relativo á las diferentes hipótesis de complicaciones europeas y diversas alianzas posibles con Francia y con España ofensivas y defensivas, apuntaremos sólo la idea de que, una buena dirección, no es de creer nos lance en el terreno de aventuras peligrosas, sino que nos lleve por la senda que conduzca á aumentar las probabilidades de tomar nosotros la ofensiva; y, mucho mejor que eso todavía, á que amistosa y noblemente unidas Francia y España por su identidad de raza, de intereses, etc., etc., etc., sólo pueda servir el ferro-carril alduino para comunicarnos, más fácil y velozmente, nuestros mútuos auxilios y fraternales sentimientos.

Sin perjuicio de volver á tomar la pluma, si nuestras teorías militares fuesen contestadas, hacemos alto para examinar, bajo otros puntos de vista, el ferro-carril de los Alduides.

HISTORIA Y ECONOMÍA.

I.

Obstáculo principal.—Patriótico auxilio del país.

Desde 1853, nada ménos, viene agitándose la cuestion del ferro-carril de Alduides, enlazada con el utilísimo proyecto de dotar á España de la vía férrea más corta para la comunicacion de Madrid con Francia; y no correspondería á su título el presente estudio, no merecería llamarse *La verdad*, si no comenzásemos esta segunda parte, manifestando, paladinamente, que la influencia natural y poderosa de una Compañía como la del ferro-carril del Norte, ha sido el principal, y pudiera añadirse, el único obstáculo, para que no se haya realizado ya, desde hace muchos años, esta gran mejora nacional; de la que penden la prosperidad y la vida económica de importantísimas regiones de la Península, de provin-

cias enteras; alguna de ellas, como la de Soria, condenada al anacrónico suplicio de la incomunicacion, en medio del universal movimiento del progreso, cuyo estruendo la llevan los ecos de las soledades, como un rumor lejano; y privadas otras, las de Logroño y Navarra, del vehículo más natural, y del medio más rápido y económico, para da salida á sus valiosos productos en los mercados franceses, comunicarse con Madrid, y ensanchar sus pulmones, respirando directamente la oxigenada atmósfera de la civilizacion.

Todo ello, por no lastimar el ya insufrible monopolio práctico, que viene ejerciendo, en media España, respecto á vías férreas, sin competencia posible, la poderosa Compañía del ferro-carril del Norte.

Hállase esta verdad tan en la conciencia de todos, que á nadie se mienta el proyecto de vía férrea que ponga én comunicacion directa á Madrid y Francia por Alduides, sin oír la triste y humillante conviccion general (contraria á la nuestra) de que semejante ferro-carril no le veremos nosotros ni nuestros hijos; porque se opone á su realizacion el interés particular de la Compañía del ferro-carril del Norte.

No puede darse más bochornosa confesion de consentimiento vasallaje.

Muchas veces, en vista de este y otros fenómenos de actualidad en España, muy frecuentes y comentados en materia de ferro-carriles, se nos ha ocurri-

do comparar el feudalismo social de la Edad Media con el feudalismo industrial de la edad presente; y no sabemos, á punto fijo, dada la distincion de los tiempos, necesaria para la comparacion, cuál de los dos ofrece más vergüenza y más ruina; pero sí hemos deducido una consecuencia práctica y tangible respecto á su accion sobre las grandes masas de la humanidad, á saber: que en el feudalismo antiguo los señores, al fin, daban de comer, mal ó bien, á sus vasallos y á sus siervos; y, en el de hoy, no sólo se esclaviza á los hombres, sino que se les mata de hambre en pueblos, provincias y naciones enteras, impidiéndoles la satisfaccion de sus crecientes necesidades económicas, cuando amenaza mermar, en lo más mínimo, el obligado tributo fijado, en sus tarifas, por los modernos señores.

Así se esteriliza, por el abuso, lo más fecundo.

Así se convierte el principio de libre asociacion para lo bueno, maravilloso instrumento de legítimo progreso, en rémora casi invencible de la civilizacion de los pueblos.

Las grandes Compañías pueden realizar, y realizan, inmensos beneficios. A ellas se deben esos portentos que confundirían nuestro entendimiento si, á fuerza de repetidos y frecuentes, no nos hubiéramos acostumbrado ya á lo maravilloso, tomándolo por ordinario; de la misma manera que presenciarnos todos los dias, con indiferencia, si no sentimos vocacion

contemplativa, el eterno y divino milagro de la creación y reproducción en la naturaleza.

Ellas, las grandes Compañías, las Asociaciones de toda especie son las que en la humilde esfera de la materia, han perforado las cordilleras de adiamantado granito, para que se abracen fraternalmente los pueblos; han roto los cimientos de los istmos y aventado las arenas de sus desiertos, para que se universalicen los ya, por esencia, cosmopolitas mares; han explorado los senos de las más desconocidas regiones, para extraer de ellas ignoradas riquezas, llevándolas, en cambio, los valiosos dones de la reciprocidad con el comercio; y, en los elevados órdenes moral y religioso, han creado, con su mágica varita, oasis para los niños abandonados, para los ancianos menesterosos y para todo género de desgraciados, en el árido corazón de las más frívolas y descreídas capitales; han fundado templos y asilos para la humanidad consagrada á rendir el culto de la tierra al cielo, y santificar en el universo la relación de la materia con el espíritu; han hecho caer el tajante campilan de la diestra del salvaje, y convertido en hombre al antropófago.

Pero si estas asociaciones, si estas Compañías, no satisfechas con ser grandes y poderosas, quieren convertirse en únicas y exclusivas; entónces surge el monopolio, y se presenta sobre el palenque su peculiar y privativo interés en pugna con los del individuo,

del pueblo, de la provincia, de la nacion y de la humanidad, por ley de naturaleza, solidaria. Entónces, la accion benéfica de la gran Compañía se trueca en elemento destructor y perturbador, que concita la saña de los que oprime y veja, por la irritante imposicion de su soberbio poderío.

Entónces, tambien, esas grandes Compañías están próximas á su ruina, á la nada; como á cada paso nos lo dice la historia económica de las naciones, registrando las catástrofes de todas las Compañías legal ó prácticamente monopolizadoras; y, sin salirnos de nuestra España, recordamos ahora la gran Compañía de Filipinas y el antiguo Banco de San Carlos.

La Compañía del ferro-carril del Norte, que, hallándose todavía en lenta construccion su laberíntica línea, tuvo ya fuerza bastante para ahogar el proyecto de la vía férrea de Alduides, sólo con la idea de que *la realizacion de la segunda pudiera ser un riesgo inminente para la primera*; es hoy todo lo poderosa que demuestran los hechos; puesto que ha venido comprando, primero, la línea de Santander; luégo, la de Tudela á Bilbao; despues, la de Barcelona y Pamplona á Zaragoza, de modo que tiene en explotacion toda la red del Norte de España, ménos el trozo de Madrid á Zaragoza, que pertenece á la del Mediodía, y ahora se halla en tratos para adquirir la línea del Noroeste, en cuyas célebres complicaciones y vicisitudes se dice haber tenido no poca influencia;

de modo que, siguiendo por este camino, con la velocidad geométrica de la absorcion uniformemente acelerada, pronto no podrá transitar un viajero ni transportarse una pipa de vino ni un costal de trigo, por ferro-carril, en España, sino bajo los reglamentos, y sujeto á las tarifas de la dichosa Compañía del Norte.

Este es el coloso con quien tenemos que luchar, en nuestra pequeñez; alentados, por la conviccion de la justicia que nos asiste. Estamos en nuestro derecho al expresarnos así, porque de cuanto hemos atribuido á la intervencion de los intereses del Norte perjudicando á la línea alduina, tenemos la demostracion plena pública, no sólo en esa *vox populi* que rara vez se engaña, pero que no puede aducirse siempre como prueba legal y concluyente, por lo difícil de personalizarse; sino tambien en respetables documentos oficiales, y hasta en algun Real decreto que tenemos á la vista, del cual copiamos á la letra el siguiente párrafo, que, con otros fáciles de entresacar en diferentes escritos igualmente autorizados, y hasta por sí sólo, basta para justificar, en todas partes, nuestros asertos.

Dice así:

«Navarra y gran parte de Aragon y Soria eran
»las que pedían el camino por Eugui á los Alduides: las
»Provincias Vascongadas y algunas de Castilla eran
»las que se oponían á este proyecto, *porque creían*

»ver en su realizacion un riesgo inminente contra el
»llamado del Norte, mucho tiempo há concedido, y
»con sobrada lentitud llevado en los años pasados.»

Este es el coloso industrial y financiero, que algunos tienen tambien por coloso político. Nosotros nó; porque repasando la lista de sus administradores y abogados, no sólo en esta, sino en las anteriores épocas, hallamos todos los matices políticos del arco-íris turnable.

Este coloso pone espanto, y no sin razon, en algunas gentes de buena fé, que verdaderamente desean la realizacion del proyectado ferro-carril por Soria, Calahorra, Pamplona y Alduides á Bayona; y, de esta manera, sirve de instrumento á los que, llevados de mezquinas pasiones, de rivalidades pequeñas, de emulaciones de localidad ó personales, se complacen y esfuerzan en presentar, como de imposible realizacion, el pensamiento que defendemos; y tratan de impedir, que las provincias, los pueblos y los particulares suministren todo el apoyo moral y material necesario y posible, á la grande obra de que depende su prosperidad y brillante porvenir.

Afortunadamente, los pueblos, mejor inspirados, responden con unánimes muestras de buen sentido práctico, á las torpes habilidades de un contado número de intrigantes; y este excelente espíritu general es el que ha de dar la victoria á pensamientos tan útiles y trascendentales, como el que abiertamente pa-

trocinamos contra la sordidez del egoismo, el veneno de la envidia, las intrigas de la mala fé y la criminal indiferencia de algunos.

Afortunadamente, repetimos, los pueblos están suministrando muestra evidente de que, en el terreno económico, saben declararse mayores de edad y proporcionan ejemplos de desprendimiento, dignos de aplauso, atendida la precaria situación financiera que atraviesan y las trabas de su administración. En los pocos días que llevamos dirigiéndonos á los Ayuntamientos de la provincia de Logroño, son tan satisfactorias las contestaciones recibidas, que faltaríamos á nuestro deber, si no aprovechásemos este momento para consignar el levantado y patriótico espíritu que anima á la Rioja baja, y esperamos ha de ser, proporcionalmente, secundado por el resto de la provincia.

Respecto á Navarra y Soria, bien sabida es ya, desde hace mucho tiempo, la cuantía de los enormes sacrificios que están dispuestas á llevar á cabo para la realización de nuestro proyecto.

Con pueblos de este temple, nada hay imposible.

II.

Desde el principio del asunto, hasta las sesiones de Pamplona en este año.

Comenzamos el anterior capítulo manifestando que este proyecto data de 1853; al ménos, tal es la

fecha del primer antecedente registrado por la Comisión oficial nombrada para el estudio de la cuestión alduina, en el luminoso informe suscrito, á nombre de la misma, en 8 de Mayo último, por nuestro antiguo y buen amigo, el señor Diputado foral de Navarra D. Lúcio Elío.

Segun la reseña cronológica que dicha Comisión nos suministra, en Agosto de 1853 se dieron los primeros pasos, por iniciativa de la Excma. Diputación foral, para la construcción de un ferro-carril directo de Madrid á Paris; y, en Octubre del mismo año, se autorizó, de Real orden, el estudio del de los Alduides. En 1854 y 55, se hicieron las gestiones conducentes á la realización del pensamiento, con el comercio de Bayona y con varios capitalistas de primer orden de la nación vecina; todos los cuales se mostraron favorables, ménos Mr. Pereire, ya de ántes inclinado, y quizá comprometido, por la *Empresa del Norte*; con cuya jefatura, y casi total propiedad, ha fallecido hace muy poco, segun tenemos oido.

En 1856, se trabajó ya para la concesion de la vía férrea más corta de Madrid á Bayona, con el Gobierno; y, en Enero de 1857, representó contra el proyecto, el Ayuntamiento de San Sebastian, interesado á favor de la *línea del Norte*.

En 1857 contrató la Diputación, con el Sr. Salamanca, la construcción del ferro-carril de Alduides, mediante una subvención de doce millones de reales;

en este año y el siguiente se hicieron promesas de favorecerle en ambos Cuerpos legisladores, por gran número de Diputados y Senadores; ofreciendo también, su incondicional apoyo los pueblos, los valles y *hasta las últimas aldeas* de Navarra: presentado el proyecto á las Córtes, y nombrada la Comision correspondiente, el Sr. Salamanca, en Junio de 1859, se dirigió á la Diputacion, para saber si quedaría subsistente el compromiso, cambiando el trazado de modo, que se entrase en Francia por los valles de Ulzama y Bidasoa; y además, si, con una hipoteca directa de cien millones en obras ejecutadas dentro de la provincia, podría la Diputacion prestarle veinticinco.

Fatal fué para la ejecucion del proyecto este cambio de parecer del Sr. Salamanca; pues abrió la puerta á diversas opiniones, hasta en el seno de la Diputacion; que temió, y con fundamento, soltar prendas, sin un maduro y largo exámen, sobre tan grave asunto, que, de una manera tan súbita, se la presentaba en forma tan distinta.

¡Quiera Dios que la actual ingerencia del Sr. Salamanca en este negocio (gracias á la votacion que explicamos en la carta dirigida á nuestros amigos en 25 del pasado), no nos traiga algun otro imprevisto accidente, que comprometa el serio, formal y decidido propósito de la Empresa Le-Beuf y de Domingo! Estos señores han declarado, mil veces, que *ni darán*

ni recibirán primas; negándose enérgicamente, también, en su formalidad, á las variaciones de trazado con que se les acosa; variaciones encaminadas, en la apariencia, á favorecer unas ú otras localidades con especialidad; pero que realmente responden, algunas, á sugerencias, sin más objeto que el de entorpecer y dificultar la realización del proyecto.

Léjos de nuestro ánimo el inferir ofensa á las personas que patrocinan, francamente, otros trazados, por absurdos que nos parezcan; pueden hallarse inspirados por la mejor fé; y, sin embargo, obedecer, inconscientemente, á ideas, á invenciones, á manio- bras poco dignas, de los que no aparecen en escena y aconsejan en la sombra.

Se dan casos.

Por burdo que parezca este poco delicado proce- der, obtiene su resultado, entre gentes sencillas y honradas; que no suelen caer en cuenta, si es que al fin se aperciben de ello, hasta despues de haber he- cho el daño, siguiendo la inspiracion de sus men- tores, los cuales, en último término, ahora creemos han de resultar impotentes.

¡Ojalá que el pasado sirva de escarmiento, y pro- vechosa leccion para lo futuro!

Á la diversidad de opiniones que dió lugar la ines- perada salida del Sr. Salamanca, siguió, sin embar- go, un resultado sorprendente y raro.

¡Cuántas anomalías hay en esta historia!

La línea de Zaragoza á Pamplona solicitó la construcción de la de Alduides, sin subvencion, según carta del Sr. Carriquiri; y también el Sr. Salamanca, amigo de éste, manifestó que las Compañías de Zaragoza y Pamplona pedían el camino sin subvencion.

Llevóse, entónces, la cuestión á las Córtes, en los indicados términos; es decir, sin subvencion, anulándose el contrato estipulado en 1857 con el Sr. Salamanca y firmándose nueva escritura, con el mismo, en cuya virtud, éste quedaba responsable de la concesión que á la Diputación de Navarra pudiera hacerse. Así las cosas, creyó la *Empresa del Norte* llegado el momento oportuno de presentarse de frente, en abierta oposición al proyecto; exponiendo al Gobierno, la Compañía del Crédito Mobiliario, que el ferro-carril de Alduides lastimaba sus intereses, como concesionario de la *línea del Norte*; pretendiendo que ésta debía ser *exclusiva* y que, para no perjudicarla, no podía construirse la alduina.

Hé aquí, por la misma *Empresa del Norte*, pública y oficialmente presentada la teoría franca del soberbio feudalismo industrial, que indicamos en el anterior capítulo. Hé aquí la declaración de un exigido vasallaje industrial sobre las cimas de nuestro sacro Pirineo, por nadie ni en ningun tiempo conquistadas; y en las que, de admitirse tan humillantes absurdos, resultaría que, lo que no pudieron lograr ni los romanos, ni los godos, ni los árabes, hoy lo habrían

conseguido. (¡Poder del dinero; en el siglo del negocio!) los herederos y asociados de Mr. Isaac Pereire!!!

Semejante conato de soberanía industrial sobre nuestro Pirineo, nos parecería cómico y risible, si no costase tan caro, en primer término á Navarra, y luégo á Rioja, á Soria, y en definitiva, á España entera.

Abierto el palenque de la pública discusion en la prensa, vino á dar fuerza al proyecto del ferro-carril de Alduides una exposicion de la Diputacion provincial de Logroño; que representó al Gobierno, manifestando que el proyecto del camino expresado era de convenientísima realizacion, *de vida ó muerte* para esta Provincia.

Acertado y oportuno dictámen, que nos complacemos en consignar, llamando acerca de él, especialmente, la atencion de los riojanos; tanto porque demuestra el espíritu ilustrado de su Diputacion, cuanto porque es prenda segura, racionalmente pensando, de que hoy, siendo infinitamente mayores las ventajas notorias de dicho ferro-carril para el país, por lo que han aumentado sus productos agrícolas é industriales, principalmente el vinícola en muchas zonas, y la industria en Munilla, Enciso, Calahorra, etc., considerando además los miles de bañistas que concurren á Arnedillo, cuyo número será mucho mayor despues de construida la vía férrea que ha de pasar por las indicadas poblaciones; dicha Diputacion de

Logroño, en proporción á la riqueza de la Provincia, no será ménos patriótica, no ofrecerá ménos apoyo moral ni menor subvencion metálica, que las dos Diputaciones vecinas de Navarra y Soría; especialmente que la de Soria, regida en todo, segun las mismas leyes administrativas, y que, en consecuencia, no presenta la dichosa excepcion de las forales, que permiten á la de Navarra mayor libertad y desahogo para fomentar intereses, de esta y parecida naturaleza en la provincia y en los pueblos.

Nuestra esperanza acerca del patriotismo que ha de demostrar la Diputacion provincial de Logroño, en esta ocasion, es fundadísima; pues como dijimos en nuestra circular á los alcaldes, ya nos consta el celo de la mencionada Diputacion logroñesa, en caso idéntico, por la subvencion de dos millones de reales ofrecida á la antigua línea de Tudela á Bilbao.

Volviendo á la interrumpida reseña histórica de este asunto, diremos que, en medio de esta lucha suscitada por la abierta oposicion de la Compañía del Crédito Mobiliario concesionaria de la *vía férrea del Norte*, terminó aquella legislatura, sin que pudiera obtenerse la ley para la concesion de la de Alduides; y, no sabemos por qué causa, cayó como en un pozo el proyecto, existiendo un vacío completo de antecedentes desde 1859 hasta 1864, es decir, cinco años, y volviendo á mencionarse, únicamente en los votos particulares favorables consignados en 15 de Junio y

15 de Julio de dicho año, por el Ingeniero vocal don Carlos M. de Castro, que obran en el expediente.

En 1855, abierto el Parlamento, la Diputacion de Navarra excitó al Sr. Salamanca, para que reanudase en él sus gestiones; pero el Sr. Salamanca contestó que su quebrantada salud le impedía llevar á las Córtes el proyecto, aunque se hallaba dispuesto á cooperar al fin que deseaba la Diputacion; pero, á pesar de que se admitió el camino en el plano de los de hierro por la Comision que nombró el Gobierno, Navarra vió, una vez más, defraudadas sus esperanzas, teniendo que desistir, por entónces, de sus justísimos deseos.

¡Es particular lo que sucede, excepcionalmente, al Sr. Salamanca (hoy Marqués de) con este ferro-carri! alduino!

El infatigable banquero, inteligente capitalista, iniciador de los caminos de hierro en España; hombre á cuya asombrosa actividad y talento universalmente reconocido debe el país, indudablemente, grandes servicios en este terreno, y que ha solido no encontrar obstáculo para las más atrevidas empresas; aparece impotente, en tratándose de la línea férrea de Alduides; su actividad decae, su genio desfallece; y despues de parecer que ha hecho cuanto puede, resulta que en realidad no ha conseguido nada.

Los Alduines constituyen el talon vulnerable del señor Marqués de Salamanca; por eso nosotros, que

tambien buscamos su concurso en vano, cuando el autor del presente ESTUDIO representó á Navarra en las Córtes; sentimos su reciente ingerencia en este asunto, cuando hay una Empresa, seria, formal, con recursos bastantes y decidido propósito de realizar la construccion de la vía. La intervencion del señor Marqués de Salamanca, poco afortunada ántes, como queda explicado y demostrado, se convierte en fatal y perturbadora en estos momentos.

Durante el largo período de doce años (de la misma extension que el de las indicadas gestiones, tambien de otros doce), no hubo más incidente que uno ignorado, hasta este momento, del país y de la Diputacion; motivo por el cual no se consigna en la concienzuda Memoria impresa últimamente por la corporacion expresada. Este consistió en una conferencia que celebró el que suscribe con el señor Marqués de Salamanca; en la cual, con el carácter de Diputado á Córtes por Navarra de que nos hallábamos revestidos, intentamos entónces resucitar el vital asunto del ferro-carril de Alduides; pero dicho señor Marqués nos manifestó la imposibilidad de pensar en ello sin empezarlo todo, practicando nuevos estudios y variando el trazado, á consecuencia de los progresos científicos realizados en esta materia; siendo preciso contar con la Compañía correspondiente que hubiese de sufragar tales gastos; puesto que el anterior trazado no servía, á su juicio.

Esto último, se hallaba ya fuera de la posibilidad del que suscribe; y no habiendo dado fruto sus gestiones, se contentó con procurarse algunos antecedentes facultativos en el ministerio de Fomento, por si llegaba ocasion de utilizarlos, alguna vez, en beneficio de Navarra; pues se hallaba persuadido, y lo estará siempre, de que, tarde ó temprano, no puede ménos de llevarse á cabo un pensamiento en que la conveniencia y el derecho, tan claramente se presentan, á todo espíritu imparcial.

Agitada la cuestion en 1877 por la casa Krupp y en 1878 por Mr. Le-Beuf, abogado de Bayona y representante de varias Compañías constructoras, la Diputacion foral de Navarra nombró una Comision de individuos de su seno y de Concejales del Ayuntamiento de Pamplona, que estudiase este grave asunto, puesto de nuevo sobre el tapete, Comision que llenó brillantemente su objeto, en el complicado curso que llevaron las negociaciones, coronando su obra patriótica con la publicacion de la luminosa Memoria mencionada.

III.

Indignas supercherías que siguen poniéndose en juego para alucinar é indisponer la opinion en los pueblos rurales.

Los periódicos pamploneses *El Eco de Navarra* y *El Arga* han publicado las actas oficiales, y extendiéndose en oportunísimas consideraciones rebosan-

do ilustracion y patriotismo; por consiguiente, dada al mismo tiempo la trascendencia y gravedad de la cuestion, que ha debido preocupar á todo navarro en condiciones de poder enterarse, no puede ménos de existir, en el país, general conocimiento de lo allí ocurrido; habiendo cooperado tambien á divulgarlo, en su parte más esencial, el autor del presente ESTUDIO con la carta que dirigió á sus amigos el 25 de Julio último, que reimprimiremos al final, á guisa de Apéndice, como complemento, por tener que referirnos á su contenido, que no debemos repetir.

Lo importante para los lectores, así de Navarra como de las provincias de Logroño y Soria, es saber que los señores Le-Beuf y D. Valentin de Domingo y Roca aceptan en principio las proposiciones de la Diputacion foral; que sólo pedían, para constituir el depósito de las 500.000 pesetas, como prenda de su definitiva resolucion, un corto plazo, y que éste se concedió, si bien con la desfavorable circunstancia de que la Diputacion pudiese miéntras tanto dar oido á nuevas proposiciones, formuladas por distintos solicitantes, cuando ya, en principio, se hallaba ultimado el asunto.

Á primera vista se comprende el gravísimo peligro que entraña la última parte de este acuerdo, para la realidad práctica y efectiva de la construccion del camino; peligro que, abrigamos la completísima esperanza, será conjurado por la muy ilustrada y respetable Diputacion foral de Navarra, en uso de sus

facultades indiscutibles, correspondientes á sus graves responsabilidades, que por nada ni en nadie la es lícito declinar, aunque haya oído y oiga cuantos pareceres estime convenientes.

En último resultado, la Diputación, y sólo ella, ha de tener la gloria ó asumir las censuras, merecer la gratitud del país ó su anatema.

Estamos seguros, sin ofensa de la ilustración de ninguno de los representantes de los distritos electorales, que no todos, al votar, sabían lo que votaban; después de discutida, á nuestro juicio fuera de sazón, la proposición incidental del abogado de la Compañía del Norte, en vez de ocuparse de la principal, formulada por la respetable Comisión elegida al efecto. Y sinó ¿para qué se nombró ésta?

No puede entrañar ofensa el decir que alguno votó equivocado; primero, porque según hemos leído en la prensa navarra, uno de ellos, el Sr. Urrutia, así lo declaró francamente, después de votar; y segundo, porque la alucinación fué fácil; la maniobra se hizo con arreglo á táctica; se conoce que el Sr. Sanchez Asso, primer firmante de la proposición incidental, abogado de la Compañía del ferro-carril del Norte, y que no representaba distrito alguno, ni había razón para que hubiese sido convocado, según indica la carta reproducida en el Apéndice de esta Memoria, tenía bien calculado su efecto, bien estudiado el asunto y el modo de presentarlo.

Ahora que, con las explicaciones de la prensa navarra y nuestras humildes reflexiones, nadie puede llamarse á engaño; no tendría disculpa ante el país, quien perseverara en la senda de extravío abierta por la proposición incidental expresada.

No pudo idearse mejor medio de comprometer el acuerdo, ya existente en principio, entre Le-Beuf y de Domingo y la Provincia, sin parar mientes en que bien merecía la concesión neta del plazo pedido, quien venía tratando el asunto, desde hace dos años, y venciendo en dicho intervalo no pocas dificultades con el objeto de realizar una empresa por la que hace tanto tiempo suspira el país; empresa tantas veces fracasada, á pesar de haberla confiado la Diputación repetidamente á las expertas manos del gran ferrocarrilero de España, del Marqués de Salamanca, y venir la, hace tantísimos años patrocinando igualmente, el no lerdo Sr. Carriquiri, colega del primero en la profesión de banquero y carácter de hombre político.

No queremos agriar los ánimos con el recuerdo de lo acontecido, tanto más cuanto lo creemos de repetición imposible, una vez pasado el primer funesto momento de la inopinada sorpresa.

El ejemplo de unión que los aragoneses, acaudillados por un navarro, por el general Moriones, están dando en pro de su ferrocarril de Canfranc, habrá acabado de abrir los ojos á los navarros; y ya no

tendría la menor disculpa quien volviese á suscitar cuestiones de localidad, ni mucho ménos de exclusivo interés personal, para entorpecer, para poner en peligro la grande obra de prosperidad que aguarda Navarra, y con ella la Rioja, Soria y gran parte de España.

Sin embargo, la circunstancia de ser tantos, y de tanta valía, los elementos puestos en juego por los enemigos declarados de la construcción de este ferrocarril, y lo fácil que es la tarea de extraviar la opinion en localidades rurales, privadas de noticias y expuestas á las mistificaciones, embustes y maniobras de los intrigantes (mucho más cuando éstos, por desgracia, y aunque cause vergüenza el decirlo, suelen serlo, á veces, personas de aparente respetabilidad por su clase, y que gozan de cierta influencia que indignamente aprovechan, en contra de los intereses que tienen más obligacion de defender); nos pone en el caso de insistir en este punto, ampliando lo indicado en nuestra referida carta del Apéndice.

Dijimos en ella, cómo se explotaban las malas y las buenas pasiones de envidia á otros pueblos y amor á los propios, soliviantando la opinion de los del distrito de Tudela, y cómo se alucinaba á los del de Tafalla, haciendo creer que la subida de las tarifas de la Compañía del Norte aumentaría para ellos los precios del actual transporte, llevando este absurdo á tomar cuerpo, hasta el extremo de que, la represen-

tacion de Olite, á pesar de hallarse ejercida por el Alcalde de Pamplona, hizo todo el mal tercio posible en la reunion indicada. Tambien dijimos que hasta con carros de bueyes se podría hacer la competencia ventajosa á la Compañía del Norte, por la combinacion de precios reducidos de nuestro ferro-carril desde Pamplona á Alduides; pues bien, como la cuestion es de primera importancia, añadiremos que tales como son hoy las tarifas del Norte (que repetimos no podría subir sin suicidarse), y supuestas las naturales y regulares de Pamplona á Bayona, sin hacer reducciones, con las ventajas propias de la mera existencia del ferro-carril de Alduides, es seguro han de fomentarse en escala extraordinaria, con gran ventaja de los actuales trasportes en prontitud y economía, las industrias de la carretería y arriería, con otras mil que de ellas toman vida.

Fijándonos sólo, por brevedad, y por ser territorios que mejor conocemos, en Navarra y Rioja, es evidente que los pueblos de ambas provincias, conducirían casi todos los caldos y demás frutos, en carros ó en caballerías, á las estaciones de Pamplona ó de Calahorra, segun la situacion de cada localidad respecto á dichas estaciones centrales, en lugar de facturar en Castejon; puesto que á los compradores les costarían lo mismo los portes, y evitarían el trasbordo, tan molesto á los viajeros y perjudicial á las mercancías, porque cuesta dinero y tiempo, resul-

tando, además, muchas pérdidas en las cargas y descargas; pues las Empresas, y en particular las que no tienen competencia, tratan las mercancías como hacienda sin dueño, y obligan las más de las veces á firmar boletines de garantía, quedando libres de responsabilidad casi todas las averías de las expediciones.

Lo arriba indicado proporcionaría, naturalmente, á todos los labradores, un medio lucrativo de poder emplear sus caballerías, en la época más perjudicial para ellos, cuando no las necesitan para las labores de los dormidos campos. En el invierno, época en que el pan de los pobres escasea, podrían emplear sus caballerías y ganar buenos jornales en el arrastre ó en la conduccion á lomo de productos industriales, frutos, etc., aumentando tambien muchísimo el tráfico de los carros en todos los pueblos, y utilizándose de ello posaderos, herradores, carreteros, carreros y un sin fin de oficios y maneras de vivir que son la salvacion de los pobres, en vez acudir, ateridos por el frio de la naturaleza y por el hielo de la inaccion, á pedir los, por lo general mal distribuidos, bonos y ranchos municipales, de que suelen disfrutar muchos que no lo necesitan, robando así á la miseria misma.

Puede asegurarse que, si la Empresa del Norte subiese las tarifas, la Diputacion de Navarra, con la ilustracion que la distingue, quitaría los portazgos; y de esta manera, entre los que recorriesen con cargas

las carreteras, se repartiría toda la cantidad y algo más, de lo que hubiese de recaudar la Empresa del Norte. Advirtiéndole que, de estos beneficios directos, podrían participar todos los pueblos de la Provincia, empezando por Córtes, que es el más apartado de los de la Ribera.

Las maniobras que indicamos en nuestra carta del 25, siguen explotándose de una manera incalificable; no es ya sólo el trazado imaginario por el distrito de Tudela y el curso del río Alhama; ni el absurdo, á todas luces, por Logroño; hay otros que no se concibe puedan tener más objeto que crear enemigos al patriótico pensamiento del ferro-carril de Aldudes, tal como el inventado por la Bardena y Sangüesa, entusiasmando á las gentes sencillas de Tudela, Carcastillo, Mérida y Caparroso.

El único que tenemos entendido haya empezado á hacer algunos estudios, es el Sr. D. Gregorio Garçon y Barrena, que parece buscó á los Diputados sorianos para que, juntamente con el Sr. Los Arcos, presentaran un proyecto de Ley sobre ese ferro-carril, que iría por Soria, Castejon y el Roncal; pero los sorianos retiraron su apoyo al examinar despacio el asunto y convencerse de que el trazado por el Roncal, por un extremo de Navarra, casi tocando á Aragón, no tenía ninguna de las condiciones á que ha de responder un ferro-carril, ni había, ni podía haber, quien comprometiese sus millones en semejante em-

presa, quedando sólo el Sr. Garjon con la ayuda del Diputado á Córtes por el distrito, Sr. Los Arcos; quien acaso no quiera desilusionar á sus electores, pues dadas sus dotes distinguidas como oficial de ingenieros, encontramos difícil de explicar semejante apoyo; bien que más nos debe extrañar todavía lo que dicho señor defendió en el Congreso siendo Diputado navarro, acerca de atribuciones administrativas de las Diputaciones en las Provincias Vascongadas, hiriendo directamente los intereses generales del país en la materia, y, por tabla, al ferro-carril de Alduides.

Mucho estimamos las simpatías de los pueblos, y con especialidad, naturalmente, las que podemos tener en Navarra y Rioja, lo mismo en unos que en otros distritos electorales, sin distincion; pero nunca nos detendrá, ni un momento, el temor de comprometer, ni el de perder del todo, si necesario fuere, nuestra poca ó mucha popularidad, por decirles la verdad desnuda, como en este momento lo hacemos, atacando mentidas ilusiones del momento, que han de ver desaparecer positivamente; para procurarles realidades felices, de seguro porvenir mañana.

Para concluir con el asunto del Sr. Garjon, á quien se atribuye toda la estéril y perjudicial oposicion de la soliviantada Ribera, y que en la reunion de representantes para tratar del ferro-carril de Alduides, sólo se ocupó de su proyecto; recordaremos que

dicho señor, según la prensa ha publicado, pidió 75.000 pesetas *para hacer los estudios únicamente*.

¡Buen precedente para decir que no se quiere subvención, y que se dispone de los fondos necesarios á la construcción de la vía!

Ninguna empresa sería pide dinero al país, para hacer *estudios* de ferrocarriles.

IV.

Proposiciones del señor Marqués de Salamanca.

Si fuésemos maliciosos, pensaríamos que la proposición incidental ya referida, firmada en primer término por el abogado de la Compañía del Norte, no había tenido más objeto que hacer practicable el portillo al perturbador proyecto del Marqués de Salamanca, y á cuantos puedan inventarse de la misma especie; pero, como no queremos cargar la conciencia con nada que pueda parecerse á juicios temerarios, sólo diremos, que sirve admirablemente las miras de cuantos quieran entorpecer la sencilla, y ya casi terminada marcha, de este asunto.

Abierta la puerta á nuevas proposiciones, indefinidamente, cuando ya puede darse por ajustado felizmente el contrato, es cuento de nunca acabar.

En el estado á que han llegado las cosas, y hecha la luz, más que suficiente, para que el ménos lince

pueda distinguir la naturaleza de los obstáculos amontonados, bien podemos fiar en la ilustración y rectitud de la Diputación de Navarra y en su proverbial formalidad y respetabilidad, no ménos que en su acendrado patriotismo, para que nos tengan sin cuidado las proposiciones del señor Marqués de Salamanca.

Esto, no obstante, el presente incompleto trabajo adolecería de un defecto, contendría un vacío indisculpable, si no dedicásemos unos pocos renglones, á analizar las diferencias, por otra parte bien patentes, entre las bases presentadas por el referido Marqués, y las de los Sres. Le-Beuf y de Domingo.

Lo primero que salta á la vista en las del Marqués de Salamanca, es su vaguedad respecto al trazado de la vía. Ni siquiera indican en qué punto de la de Madrid á Zaragoza habrá de verificar su empalme la de los Alduides. Esto suscita, inmediatamente, la idea de lo poco serio y nada meditado de un proyecto de tal gravedad y naturaleza; y, además, en la hipótesis ¡bien problemática! de que el proyecto del Marqués de Salamanca tuviese el alcance práctico y real más completo; despierta la fundadísima sospecha de que, siendo el Sr. Salamanca presidente, como hemos repetido, del Consejo de Administración de la de Madrid á Zaragoza, su interés parece habrá de inclinarse á que el empalme se aleje todo lo posible de la capital de España; para que la línea cuyo Consejo

preside, utilice el mayor recorrido posible de mercancías y viajeros, en la misma proporción que se perjudicaría la totalidad de la línea de Alduides. Las ventajas de esta disminuirían, y con ellas, las de Soria, Rioja y Navarra, á medida que la extensión de su trayecto aumentara. Valía, por consiguiente, la pena, de que el señor Marqués se hubiese tomado el trabajo de dejar este punto fijo, claro y bien determinado; con la misma claridad que lo han verificado los señores Le-Beuf y de Domingo, designando á Torralba.

La segunda diferencia esencialísima estriba, en que Navarra sabe, con exactitud, el límite del sacrificio que realiza, al adoptar las condiciones estipuladas con los Sres. Le-Beuf y de Domingo; mientras que se presenta muy nebuloso, problemático y absolutamente imposible de precisar, el de suscribir el 20 por 100 de las acciones *que se emitan*, propuesto por el Sr. Salamauca.

Existe, además, la importantísima diferencia, la más importante de todas, de que el sacrificio pedido por los Sres. Le-Beuf y de Domingo, ofrece en sí mismo la más preciosa garantía de cumplimiento por parte de dichos señores, á saber: *que no han de recibir la subvención, que no han de utilizarla, hasta que la locomotora recorra todo el trayecto de la línea*; mientras que el Sr. Salamanca empieza pidiendo 85.000 pesetas por cada kilómetro, según avancen los trabajos, á partir de Pamplona.

Por último; no vemos en las bases presentadas por el Marqués de Salamanca la equivalente á la garantía, real y positiva, que ofrecen los Sres. Le-Beuf y de Domingo, de depositar en las arcas de Navarra la cantidad de 500.000 pesetas, que deberían quedar á beneficio de la provincia si la Compañía concesionaria del ferro-carril faltase á sus compromisos; garantía bien elocuente, para demostrar la seriedad y formalidad del proyecto Le-Beuf y de Domingo.

Creemos inútil insistir sobre este punto.

Hemos dicho más de lo necesario, á nuestro juicio, para que toda persona imparcial, amante del país y, por lo tanto, deseosa de que el ferro-carril de los Alduides llegue á ser un hecho, sepa á qué atenerse respecto al alcance y trascendencia, en todos terrenos, de la proposición presentada á última hora por el egregio Marqués.

V.

Conveniencias de la línea de Alduides, desde Torralba en sí misma.

¿Necesitaremos grandes ni pequeños esfuerzos, para demostrar la palmaria conveniencia, general de toda España, y particular de las provincias que la línea cruza y de sus colindantes, con la realización de este gran vehículo, que facilita el más corto trayecto entre Madrid y Paris?

¡Mentira parece tengamos que hablar también de esto, al saber que la ceguera y el egoísmo llegan al punto de que combatan el proyecto algunos intereses especiales que, á la postre, se verán favorecidos, aunque por el momento se sientan perturbados.

La histórica calesa y el alegre coche de colleras, protestaron, y de ruidosa manera, en las calles mismas de Madrid, cuando vieron desfilar ante ellos, como ambulantes falansterios, los primeros *ómnibus*. Todos los carruajes á la calesera, las diligencias peninsulares y de Carsi Ferrer y Compañía, y todos sus delanteros y zagales, creyeron, equivocadamente, ver su ruina, al cruzar los campos la primer locomotora; como las mismas diligencias habían puesto espanto en las *galeras aceleradas*; y éstas, ántes, en los *ordinarios*. Ahora, siguiendo la misma ley, no hay nueva empresa de ferro-carril que no suscite contra ella la guerra, sorda ó manifiesta, de algunas de las ya existentes, y áun de las que están todavía por nacer.

La oposicion de las Compañías de ferro-carriles se concibe; por aquello de ¿quién es tu enemigo? pero esos otros pequeños intereses, se equivocan en su apreciacion desfavorable; pues, por ejemplo, considerando el efecto que produjeron los ferro-carriles respecto á los carruajes de transporte de todo género, y por ende al gremio de mayores y zagales; resulta, que éstos no tienen que hacer ya aquellos penosos

viajes, de un tiron, desde Madrid á Sevilla ó á Barcelona y la Coruña; pero, en cambio, ha aumentado fabulosamente, gracias á esos mismos ferro-carriles, el número de coches que recorren una suma de trayectos parciales, incomparable con la de anteriores épocas, proporcionando colocacion á muchísimos más conductores.

Otro de los antagonismos que se suscitan, y éstos son más temibles, consisten en las tradicionales competencias, ya indicadas, de ciudad á ciudad, de pueblo á pueblo y hasta de barrio á barrio, sobre la direccion de la vía y colocacion de las estaciones. Fácilmente desaparecerían estas dificultades egoistas, si no hubiese espíritus maléficos, interesados en explotar tan funesta disposicion de los ánimos. De aquí el llover anteproyectos, contraproyectos, enmiendas, invenciones de curvas y zig-zags inverosímiles, haciendo creer á todo el mundo, que el ferro-carril debe pasar, y el wagon detenerse, á la puerta de su casa, y que, al mismo tiempo, debe ser todo lo corta posible la distancia entre sus extremos, y recorrerse con vertiginosa rapidez.

Abrigamos la esperanza de que, uno y otro de estos elementos de perturbacion, serán vencidos por el patriotismo.

Reanudemos el hilo de nuestro discurso dirigiendo la vista á cualquier mapa de España.

Construida la línea férrea que patrocinamos, to-

das las provincias del Mediodía de la península ibérica y más de la mitad del territorio central, es decir, las provincias de las dos terceras partes de España, han de utilizarse, sin la menor duda posible, de este rápido medio de comunicación con Francia, de este camino, *el más corto de los contruidos y de los que se puedan imaginar en lo futuro, para dicho objeto.*

Eternizaríamos, por consiguiente, nuestro relato, (cuando tanto deseamos arrojar la ya cansada pluma), si fuésemos á enumerar y detallar todos los productos, todas las industrias, todas las riquezas que nuestra vía está llamada á desarrollar ó á crear en España.

Nos limitaremos únicamente á hacer algunas ligerísimas indicaciones acerca de las provincias que ha de cruzar por completo desde Torralba á la frontera, ó sea las de Soria, Logroño y Navarra, y á alguna de las que directamente favorece como, por ejemplo, las de Madrid, Guadalajara y Cuenca.

De Madrid no hablemos, salta demasiado á la vista, y en cuanto á Guadalajara, empalmando nuestro ferro-carril muy cerca del límite de esta provincia sus ventajas son manifiestas, claras y terminantes.

Cuenca, confinante con la de Guadalajara y Madrid, y estando para construir, también, su vía férrea que se combina y armoniza con la nuestra, por sus especiales condiciones y naturaleza de sus productos, es de las más favorecidas de España.

¿Quién es capaz de calcular las escondidas riquezas que se pierden y malogran, en las calladas fragosidades de la montuosa Cuenca; de las cuales basta para sospechar la inmensa valía, lo que se sabe, y lo que no se sabrá nunca, aunque algo se adivine, de sus quemas y célebres cortas; esos atentados de que han sido víctimas sus frondosas selvas, vírgenes para la civilización y explotadas por el crimen, que aprovecha ese silencioso aislamiento del mundo en que solitariamente vegetan?

Aparte de sus riquísimas maderas, es quizá el país más abundante del mundo en otras maravillas naturales; en canteras de finísimos mármoles, jaspes amarillos con manchas de púrpura, anteados con vetas de color de rosa, y otros mil con infinidad de variados matices.

Además de sus productos de granos, cáñamo, azafran, legumbres, frutas, miel y cera, tiene sus industrias de lavado de lanas, fábricas de paños, alfombras, tapices, bayetas, curtidos, papel, lienzos, sedas, telas de lana, vidriado, el rico vino de Tarazona junto al Riánzares, etc., etc.

Lo mismo y aún más, puede decirse de la tan olvidada provincia de Soria, privada hoy todavía de camino férreo, y cuya riqueza forestal es de primer orden. Nada diremos de su riqueza minera, pues son conocidos en alto grado los tesoros que su suelo encierra: en esta provincia, existen riquísimas minas de

plata, plomo, cobre, montañas de asfalto, en donde indudablemente el día que puedan explotarse se encontrarán riquísimos petróleos, ricas y abundantes minas de hierros superiores á los de Vizcaya, minas de carbon, turbas, cales hidráulicas, canteras que pueden rivalizar con las que de lejanas provincias y del extranjero dan á la construcción más hermosas piedras que; embellecidas por el arte, hermosean los suntuosos edificios de la capital de España, mármoles, etc., y mil otros productos encerrados en su suelo, que pondrán á la provincia de Soria cuando tenga ferrocarril, á la altura de las más ricas comarcas mineras de España. Produce su territorio granos, vino, aceite, frutas, hortalizas, seda, rubia, lino, cáñamo, miel y cera, y manteniéndose en sus inmensos pastos, rebaños de ovejas cuya lana es exquisita, sin carecer tampoco de industria con sus fábricas de paños, curtidos, tinta, papel, etc.

¿Qué no diremos de la abundante llanura en la fértil Rioja, tan rica en toda clase de productos agrícolas, y en la que la industria y el comercio han tomado tanto vuelo? Limitándonos al curso del Cidacos, que es la línea natural del trazado para el ferrocarril alduino, empezamos por los fabriles pueblos con acreditadas fábricas de paños, chocolate, etc., de Enciso y Munilla; siguiendo Arnedillo con fábricas de paños y un establecimiento balneario al que concurren miles de enfermos anualmente, y cuyo núme-

ro de bañistas ha de aumentarse muchísimo, en provecho del establecimiento, del pueblo y del ferro-carri-
ril; Herce, de sabrosísimas frutas; y más todavía Ar-
nedo, con abundante y apreciado vino, muchas fá-
bricas de aguardiente y afamado pimiento molido de
superior calidad; Quel, también de hermosa y pro-
ductiva huerta, fábricas de aguardiente, hornos y
molinos del mejor yeso, y fabricación de excelente
cal; Autol, que produce y elabora acreditadísimos vi-
nos claretes, buscados con empeño para los merca-
dos extranjeros, hasta el punto que demuestra la cir-
cunstancia, digna de mención, de que un pueblo, co-
mo la ciudad de Autol, de unos setecientos vecinos,
haya obtenido, en la última exposición internacional
de Paris, tres medallas de honor; una de oro, adju-
dicada á los claretes de D. José Cuevas; y otras dos,
de plata y bronce, en el mismo ramo, á D. Donato
Herrero; gozando además de fértil y celebrada ribe-
ra, abundante en hortaliza y exquisitas frutas y pose-
yendo extensa y acreditada fabricación de aguardien-
tes. Por último, Calahorra, ciudad episcopal, patria
de Quintiliano, de antiquísima y gloriosa historia,
cuya importancia en población, agricultura, indus-
triá y comercio se deduce naturalmente de la conci-
sa enumeración de los siguientes datos: su cupo de
soldados para el ejército es, algunas veces, mayor
que el que corresponde á la capital de la provincia;
goza de dos fertilísimas riberas, la del Cidacos y la del

+

Ébro, situada dentro del ángulo agudo de su confluencia, produciendo todo género de frutas y cereales; estos últimos, presentados en las diferentes exposiciones nacionales celebradas en Madrid por el único expositor de Calahorra que sepamos haya habido de este ramo de riqueza en ellas, D. Bonifacio Lastado, han obtenido varias medallas y menciones honoríficas; la fabricación de conservas alimenticias en grande escala lleva el nombre de Calahorra, escrito sobre sus latas, á Francia, Inglaterra, Italia, Alemania, Rusia, Antillas, Estados-Unidos y Filipinas, y de allí á la India y á la China, donde recuerda haber comido melocotones, pimientos y guisantes, de Calahorra, el autor de estos renglones; industria que ha merecido numerosas medallas y menciones, en las exposiciones nacionales y extranjeras; tiene además, una fábrica de aceite y refinación en grande escala, con cinco poderosas prensas y otros aparatos movidos por el vapor; siendo también de vapor la más antigua de sus fábricas de conservas propia del Sr. Ocon, fundador de esta industria; dos trujales con motor de sangre y otros dos movidos por agua; fábricas de curtidos, de aguardiente, de líquidos gaseosos, jabón, relojes de torre, artefactos de hierro, cinco tejerías, etcétera, etc., y en la actualidad, se está montando una fábrica, también movida por el vapor, de abonos minerales y productos químicos de Ferrando y Compañía. Posee antiquísima catedral, cuartel de infan-

tería y caballería, plaza de toros, y un hospicio de honrados labradores, de esos beneméritos, y nunca bastante considerados inválidos del trabajo, que ofrece la particularidad, sobre todos los de su clase, de constituir, á la vez que un asilo de la caridad, un emblema de honra distinguida, un diploma de hombría de bien, que enorgullece justamente á los asilados, cuando concurren, ostentando blancas gorgueras sobre sus pardas anguarinas, á las solemnidades religiosas, en compañía del Obispo con el Cabildo catedral.

Próximas al trazado del ferro-carril por el Cidacos, tocando la vía, se hallan criaderos de carbon de piedra bajo la peña Isasa, en los términos de Préjano, Turruncum, Villarroya y Muro de Aguas, donde se encuentra, tambien, gran número de piritas de hierro, que demuestran la existencia de no descubiertas minas de este metal, pues, como es sabido, suele hallarse en los terrenos carboníferos; en las mismas cercanías del Cidacos se hallan los ricos mármoles de Grábalos, de Cornago y Villarijo y de Igea de Cornago, donde tambien abundan vestigios minerales de minas de plata y plomo y se produce abundante y rica miel y cera. Por fin, en Alcanadre existen minas de sulfato de sosa.

Basta y sobra con lo sumariamente enumerado, para comprender la vida que han de prestarse mutuamente la Rioja y el ferro-carril de Alduides, si-

guiendo el curso del Cidacos hasta el Ebro, cuyas orillas son el verdadero *jardin potajer* de España; y lo absurdo y contraproducente de los esfuerzos practicados para llevar la vía por Logroño, contra la voluntad de Dios, expresa por la naturaleza; y sinó, que pongan, enfrente de nuestra ligera estadística, la de las localidades todas por donde pasaría, siguiendo el curso del Irégua en un terreno accidentadísimo, que haría incalculablemente mayor el coste de cada kilómetro de trayecto, sólo por la abusiva y repetida pretension de querer llevarse á la capital la vida de todos los pueblos de la Provincia.

Léjos de nuestro ánimo atribuir la responsabilidad de este mal espíritu al sensato y patriótico vecindario de la ciudad de Logroño; cuando todo el mundo comprende que es obra de un número escaso de individualidades que, de la mejor fé y con un celo exagerado, comprometen los verdaderos intereses de la capital, enajenándola las simpatías de la Provincia.

Los ilustrados habitantes de Logroño no quieren, ó al ménos no deben querer, que dia á dia y pueblo á pueblo, vayan registrando ciertos hechos, que pudieran comprometer lo que más les importa conservar.

Nosotros deseamos la prosperidad de la ciudad de Logroño, ni más ni ménos que la de cualquiera otra poblacion de la Provincia; por eso nos felicitamos

altamente de que el ferro-carril de Alduides ofrezca á la ciudad de Logroño las grandes ventajas que indicamos en nuestra carta de 25 del pasado; y debemos creer no ha de faltarnos el concurso de toda su fuerza moral.

El que piense lo contrario hace, de seguro, una ofensa gratuita á la ilustracion y patriotismo de su municipio.

Nada hay que decir de la Diputacion; ésta no pertenece á la capital; se debe á la Provincia, y llenará dignamente sus deberes en esta ocasion, rayando á la altura de las de Navarra y Soria. No ha de ser menos patriótica.

Sólo nos resta hablar de Navarra, y en verdad que, únicamente por razon de método lo haremos; pues la importancia de la vía para esta Provincia y, recíprocamente, de esta Provincia para la vía, ha sido el fundamento y origen del antiguo proyecto alduino que nos ocupa.

Segun el interrogatorio dirigido á los pueblos por la Comision que nombró la Diputacion foral, resulta un movimiento medio de cinco millones de cántaros de vino, de dos millones y medio de robos de trigo, y de tres millones y medio de arrobas en verduras, frutas, carbon mineral, etc., y la Comision referida, suponiendo ocultacion en estas partidas, por la instintiva reserva de los pueblos al declarar su exacta riqueza, calcula próximamente la extraccion para el

extranjero en la cifra expresada de producción vinícola y en una mitad de la relativa á los demás ramos. No pudo hacerse cargo de la importación por falta de datos suficientes, suponiéndola de poca entidad; pero esto era estudiando la cuestión sólo respecto al ferrocarril desde Pamplona á la frontera; hoy cambia, en favor nuestro, esencialmente, esta condición.

Recordemos para terminar las riquezas minerales de Navarra, cuya explotación ha de favorecerse inmensamente, con una vía que pasa por entre los mismos criaderos de algunas de ellas, y muy próxima á los otros abundantes en hierro, cobre, sal, canteras de mármol, granito y ágatas, montes y selvas de extensos pastos y apreciadas maderas, etc., etc.

VI.

Comparaciones con la hipotética vía de Canfranc y la práctica de Lérida.

Nada pensábamos decir sobre el ferrocarril de Canfranc; no tenemos empeño directo en que se construya ni en que se deje de construir. No guía nuestra pluma el interés de la Empresa Le-Beuf y de Domingo, sino *el del país*; y como la línea de Canfranc no es incompatible (y en esto diferimos de la prensa navarra) con la de Alduides; de aquí nuestra indiferencia.

Pero los agitadores del proyecto grato á Aragón,

con sus ataques al de Navarra, con sus pujos de obtener para el de Canfranc, una *preferencia*, á todas luces injustificada é insostenible, nos obligan á decir, por complemento de nuestro ya largo trabajo, algo de lo que hay de absurdo en semejante impracticable pensamiento.

Siguiendo el mismo órden que hemos empleado al hablar del ferro-carril de Alduides, hablaremos primero de la cuestion militar.

Sostenemos todo lo dicho respecto á que, en el estado actual de las naciones, no deben sacrificarse los intereses de la paz á las exigencias de la guerra, etcétera, etc.; pero si bien no presentamos oposicion militar al paso de Canfranc, esto no quiere decir que dejemos de hacer distincion entre las mayores contras ó ventajas militares, de unas y otras líneas.

Ya en este terreno, ¿qué duda cabe de que la línea de ataque preferible para la Francia sería la que la permitiese llegar, cuanto ántes, á las orillas del Ebro, en donde su fondo sea mayor, los vados ménos, y su curso más caudaloso?

Hemos leído el parecer contrario, pero partiendo de la idea de una invasion que tuviese el objeto de conquistar toda la Península; empresa que nada aventuramos al calificarla de imposible; y nosotros tenemos en cuenta el caso, que se ha examinado y debatido hace pocos años, de querer la Francia avanzar su frontera desde el Piriñeo al Ebro.

Consideramos peligroso y antipatriótico entrar en ciertos detalles; no queremos dar á los cuatro vientos de la publicidad todo lo que pensamos en esto; como tambien hemos callado mucho, al ocuparnos de este aspecto de la cuestion, en lo referente á Alduides; pero bien podemos decir algo sobre dos generalidades, una, la en otro sitio indicada, de que en el Pirineo central, la muralla internacional es una verdad, cosa que no ocurre en los bajos Pirineos, occidentales ó navarros; y otra, la de las combinaciones probables del enemigo, para verificar grandes operaciones envolventes, con las invasiones que siguiesen la línea de Irun.

No conocemos el dictámen de la Junta consultiva de Guerra contrario al ferro-carril de Canfranc; guárdase acerca de él absoluta reserva; sólo hemos creído oír algo acerca de un túnel que pasa por debajo de un fuerte anulándole; en fin, no queremos discurrir sobre vagas hipótesis, cuando tenemos datos bien concluyentes é irrefutables, de género ménos peligroso para los intereses de la patria.

No hemos visto ningun dictámen militar *competente*, que patrocine la línea de Canfranc.

Sólo hemos leído en los periódicos la vaga idea de que el general Moriones había manifestado la conveniencia militar del camino de hierro por Canfranc.

Esperamos la aparicion de su dictámen para estudiarle.

Por ahora, lo único que podemos decir, es, que en defensa del ferro-carril de Canfranc, bajo el punto de vista militar, no se ha encontrado otro parecer facultativo *competente* que utilizar, sino párrafos del acertadísimo, lleno de ciencia y de verdad de la Junta consultiva que presentó, como ilustrado Ponente, el más antiguo de nuestros tenientes generales (que no es capitán general desde hace mucho tiempo, por su exquisita delicadeza), el respetable y respetado, á pesar de todas las calumnias, D. Fernando Fernandez de Córdoba, en favor de nuestro ferro-carril por Aldudes.

*
* *

No conociendo detalladamente el trazado proyectado por Canfranc, no podemos ocuparnos de él de una manera minuciosa; pero sí diremos que siendo los Pirineos centrales y la provincia de Huesca mucho más accidentada que la de Navarra, las obras del ferro-carril aragonés serían mucho más costosas y de mucha más importancia que las que hay que ejecutar en los Pirineos occidentales. Sabemos, sí, que no sólo en nuestro territorio, sino también en el de la vecina República, el ferro-carril de Canfranc atraviesa grandes avalanchas y despeñaderos que habrían de ser obstáculos para una explotación regular y ordenada, y que en gran parte del año sería punto

ménos que imposible el movimiento de trenes, sobre todo de noche, teniendo en todo caso que adoptarse grandes precauciones á fin de evitar las muchas desgracias que podrían ocurrir. En la línea de Alduides no hay ninguno de esos inconvenientes, y nunca se vería, por los obstáculos que la naturaleza opone á Canfranc, interrumpida la explotación de la vía.

Veamos ahora las circunstancias para la ejecución del nuestro por los Alduides.

Si se coge un mapa y se traza una línea recta de Madrid á Paris, esta línea pasa por Soria, Pamplona, Bayona y Burdeos. Si se quieren unir las dos capitales por la línea *más corta*, parece lo natural seguir este trazado, que es en efecto el más corto, *puesto que no tiene más que un desenvolvimiento de CUATROCIENTOS CINCUENTA kilómetros á la frontera y MIL TRESCIENTOS á Paris*, mientras que por las otras líneas es mayor, como se verá por el estado adjunto.

ESTADO DEMOSTRATIVO Y COMPARATIVO DE DISTANCIAS ENTRE MADRID Y LA FRONTERA FRANCESA.

		<u>Kilómetros.</u>	
De Madrid á la frontera por la línea del Norte.		633	
PIRINEO CENTRAL.	{	De Madrid por Zaragoza, Monzon y el Valle del Cinca.	581
		Idem id. Jaca y Canfranc.	555
PIRINEO OCCIDENTAL.	{	Por los Alduides pasando por Soria, Calahorra y Pamplona.	450

La línea por Alduides acorta la distancia entre Madrid y la frontera en 183 kilómetros comparada con la ya construida del Norte; en 131 kilómetros respecto á la del Cinca, y en 105 comparada con la de Canfranc.

Ante la lógica de los números no hay más que bajar la cabeza y dar la razón á quien la tiene y la preferencia á quien la merece. Si á la gran economía de distancia añadimos la de coste que representa Alduides sobre las otras líneas, veremos que no hay competencia posible para el ferro-carril alduino.

Esta línea ofrece:

Acortamiento de distancia.

Economía en los gastos.

Prontitud en la ejecución.

Facilidades de explotación.

Regularidad en el servicio.

Pocos trabajos de arte.

Ninguna avalancha que temer.

Productos importantes y movimiento comercial considerable, como diez veces mayor por Alduides que por Canfranc.

¡Claro está!

Como que el ferro-carril de Torralba á Bayona por Soria, Calahorra y Pamplona responde á *una gran necesidad nacional*, y el de Canfranc no sale de la categoría de una *vía puramente local, mala y cara*, que no habrá capitalistas que la construyan como no

sea cobrando del Tesoro público, según se han dado casos, más de lo muchísimo que costaría el camino.

Aun así, no creemos se construya.

Para que se vea nuestra verdadera imparcialidad y que no queremos la exclusiva para los Alduides, ni esas *preferencias* que debieran quemar los labios de los que las invocan, después de haber hablado tanto contra lo que han dado en llamar nuestros privilegios; calificamos de algo más práctica que la de Canfranc la de Lérida, pues ésta, al fin, lo mismo que la de Alduides, tiene la ventaja de caer en Francia sobre una grande arteria, siendo así que la de Canfranc, supuesta su inverosímil llegada á Pau, por un trayecto digno de la pluma de Julio Verne, tendría que dar una gran vuelta para ir á encontrar la línea de Bayona y Burdeos á Paris, ó sea la prolongacion de la nuestra.

En fin, la línea de Canfranc, nos parece, por todo lo expuesto y más que pudiera añadirse, un completo absurdo.

Á los que ponen la cuestion, imprudentemente, en el terreno del *quiero* aragonés, les diremos que esa palabra tiene las mismas letras en Navarra, en Rioja, en Soria, en Guadalajara, en Cuenca, en Madrid, en Cataluña y en todas las provincias de España.

Calahorra 16 de Agosto de 1880.

SERAFIN OLAVE Y DíEZ.

APÉNDICE.

CARTA del ex-Diputado á Córtes por Navarra, D. Serafin Olave y Díez, sobre el proyecto de ferro-carril por los Alduides.

Calahorra 25 de Julio de 1880.

Sr. D.

MI MUY ESTIMADO AMIGO: Demasiado sabe V. que, en este país, por causas bien conocidas, nada útil, nada grande, nada verdaderamente patriótico y beneficioso á los pueblos, se puede llevar á cabo sin tropezar con obstáculos considerables, sin tener que vencer dificultades y luchar, casi siempre, contra influencias y personalidades funestas que tienen obligacion de favorecer lo mismo que combaten.

Hoÿ se halla en uno de esos casos el proyecto de la *Gran Central*, vía férrea directa, la más corta entre Madrid y Bayona, que ha de cruzar por Soria, Calahorra, Pamplona y los Alduides.

No ha habido calumnia ni habilidad que no se haya puesto en juego y que no esté poniéndose todavía, por aquellos cuyos intereses particulares están, ó creen ellos estar, en oposicion, con los grandes intereses de España y de las provincias de Soria, Logroño y Navarra.

La nueva línea arrancará de Torralba, punto de empalme de la de Madrid á Zaragoza, irá por Soria y Calahorra al Valle de Lerin, Estella, Pamplona, y desde este punto, subiendo al Valle del Arga,

pasando por Huarte, Zubiri y Eugui, penetrará por la garganta de Urtiaga, para seguir el curso del río Urepel y entrar en Francia por el pueblo de dicho nombre, á unirse con la línea de Bayona.

Pero si se ha de realizar tan importante pensamiento, es preciso ayudemos con toda nuestra fuerza moral y con los auxilios materiales que sea posible, una empresa que, repito, cuenta con grandes obstáculos; con la oposicion de Compañías poderosas que se consideran perjudicadas en sus exclusivismos y monopolio de especulacion, Compañías que cuentan en sus Consejos de Administracion con numerosos é importantes personajes; con el concurso ficticio, con la competencia que suelen simular los inevitables *primistas* de elevada posicion social y financiera, de grandísima experiencia en la, por otra parte, hoy fácil maniobra de hacer abortar todo proyecto, por excelente que sea, si no rinden homenaje, sus autores, á los aprovechados vividores del agio; elementos que suelen hallarse servidos á maravilla por diferentes egoismos, envidias y rivalidades locales, perjudiciales á los mismos que se dejen llevar de estas malas pasiones; en vez de ocuparse en ilustrar, noble y lealmente, la opinion de aquellos pueblos por donde no pasa materialmente la vía (pues ésta no puede culebrear por todas partes, y si lo hiciese, dejaría de ser la más corta) y hacerles comprender que la mayor ó menor proximidad, y siempre, el enlace de cada localidad con la nueva línea, por medio de las comunicaciones existentes ó fáciles de construir, ha de reportar grandes beneficios á todos los pueblos de la provincia.

Sobre este punto creo debemos insistir mucho, por haberse escogido preferentemente por los enemigos de los verdaderos intereses de Navarra, Rioja y Soria, para hacer mayor hincapié.

A los pueblos situados sobre la actual línea del ferro-carril entre Tudela, Castejon y Pamplona, se les amenaza con que, la subida de la tarifa de éste en ciertas secciones, no sólo les imposibilitaría el aprovechamiento de las evidentes ventajas de la vía férrea de los Alduides, sino que les encarecerá el precio actual del transporte. Semejante temor es pueril é insensato; la Compañía del Norte no podría subir las tarifas, como suponen, de Castejon á Pamplona, sin exponerse á que, bajando las suyas la *Gran Central* desde Pamplona á Bayona por Alduides, permitiese hacer concurrencia, en baratura, á la primera, hasta con carros de bueyes, desde cualquier punto á Pamplona; y mucho más los que distan tan poco como Tafalla y Oli-

te, ciudades que cito porque parece que en ellas se ha tratado de extravíar más la opinión, sin duda por los amigos de cierta persona, á quien debe suponerse alguna influencia, por más que sea impuesta, en aquel distrito electoral; persona que parece hallarse interesada á causa de sus negocios comerciales, en los provechos del capitalista autor de otro proyecto alduino, precipitadamente indicado á última hora; pues parece adivinarse indicio de esta influencia deletérea embozada en la última reunion celebrada en Pamplona ante la Diputacion. Me alegraría equivocarme.

Verdad es que tambien se sabe de otro diputado por Navarra, el señor Los Arcos, y de un senador, el Sr. Muguíro, que, segun han publicado con repeticion los periódicos sin ser desmentidos, se ocupan en gestionar, cerca del Gobierno, á favor de los intereses de otras empresas y provincias, contrarias por rivalidad á las nuestras y al ferro-carril alduino; siendo en alto grado notorio, como la indicada prensa periódica lo viene diariamente pregonando, que otro navarro de posicion influyente y en las mejores relaciones, hasta ahora, con los centros de mayor importancia para el caso, el general Moriones, trabaja con el mayor ardor por conseguir, cuanto ántes, la construccion del ferro-carril á Francia por Canfranc, que perjudica, aunque no anula, la línea férrea esencialmente navarra y riojana.

Necesario es, por consiguiente, que nosotros, los verdaderos y constantes defensores de todos los intereses navarros y riojanos, demos la batalla en el terreno que se presenta, haciendo esfuerzos para que tales elementos é influencias, no vengán á matar las legítimas esperanzas de estas comarcas y la de Soria, fundadas en la construccion del ferro-carril alduino.

Con motivo de haber pronunciado la palabra Canfranc, me ocurre indicar á V. algo, ligeramente, acerca de la táctica de mala ley usada por los adversarios declarados de Navarra; por los que han dicho, públicamente, desearían verla sembrada de sal, y que, á consecuencia de ese odio salvaje, combaten, por esta y otras razones, el proyecto del ferro-carril alduino, de una manera incalificable; creando atmósfera con inexactitudes palmarias y con calculadas frases, al parecer sencillas, cuando del de Canfranc se ocupan; unas veces, queriendo envolver en la negativa de la Junta consultiva de Guerra, ambas vías férreas; otras, dando á entender que sólo puede construirse una, y que esa es, debe ser y será la de Canfranc.

El objeto de tal habilidad ocurrirá á la clara inteligencia de V., teniendo en cuenta la miseria humana, siempre dispuesta, en general, á sacrificar ante los altares del dios *Éxito*; bastando conseguir, para convencer de que se ha merecido; rodeando de la auréola de la ciencia y del talento, rindiendo homenajes hasta ridículos al ente más estúpido é ignorante, como por los medios más indignos y repugnantes haya escalado prosáicamente una posición distinguida, y tratando como á un pigmeo al genio más gigante, si la pesadumbre de su propio valer y dignidad no le permitió levantar cabeza. Eso mismo sucede con las Empresas de cierta magnitud; dad como seguro que el ferrocarril de Canfranc es cosa hecha, y le lloverán amigos y protectores; convenced de que el de los Alduides es negocio perdido, y hasta las piedras criarán lenguas para ladrarle.

Afortunadamente estamos aquí nosotros, y desvirtuaremos el efecto de tales maniobras, con un procedimiento bien sencillo; con apuntar la verdad, y voy á indicar á V. ligeramente lo que hay de cierto en este punto.

La Junta consultiva de Guerra desechó el proyecto de la vía por Canfranc, calificando de perjudicial, no esta sola, sino toda vía férrea que cruzase el *Pirineo central*.

Nuestros adversarios se apoderaron de la noticia, y la dieron al público; pero callando el calificativo *central* y por ende, dando por desahuciado todo ferrocarril que cruzase el Pirineo; es decir, también el alduino.

Imposible parece que publicistas de tantas luces, afecten ignorar las divisiones de los Pirineos, que se explican en las escuelas de primeras letras y en el último cuartel; olvidando que los galibéricos ístmicos ó continentales comprenden los *orientales* ó catalanes, desde el cabo de Creux al pico de Corlitte; los *centrales*, Altos Pirineos ó aragoneses, desde éste al Monte-Perdido; y los *occidentales*, Bajos Pirineos ó navarros, desde aquí hasta el cabo de Higuier, separándose en Navarra de la frontera francesa, á la que sólo siguen con un ramal, y hallándose los Alduides en la última división enumerada, en los Pirineos *occidentales*, y no en el *central*, que es del que únicamente se ha preocupado la Junta consultiva de Guerra.

Pero á consecuencia del dictámen negativo de esta elevada corporación militar, respecto al paso por Canfranc, se origina, según los periódicos han hecho público, grave cuestión en elevadas regio-

nes, correspondiendo á la extraordinaria agitacion producida en las comarcas aragonesas; y todo ello hace creer que el ferro-carril por Canfranc se llevará á cabo, á pesar de la oposicion manifestada por la Junta consultiva. ¡Pues el ferro-carril de los Alduides es el llamado á pagar los gastos de la fiesta, dándose á entender ahora, que decretado que sea el de Canfranc, ya no puede hacerse el nuestro! ¡Atreviéndose á decir que aquél debe llevarse la *preferencia*... porque sí!

¡*Preferencia!* Señores igualitarios, ¿qué *preferencia* es esa? ¿No son VV. los que más claman y vociferan contra toda *preferencia*, *privilegio* y *exclusivismo*? ¿Ó es que VV. son de los que gritan: ¡justicia! y no por mi casa?

En el *Estudio analítico* que he de escribir (si bien á paso de carga por lo apremiante del plazo, pues he de mandarle á la imprenta en la primera quincena de Agosto para que se publique con oportunidad, y estamos ya á 25 de Julio) he de expresar lo bastante, bajo el punto de vista militar, para dejar patente que, si respecto al paso por Canfranc puede comprenderse haya militares ilustrados que abriguen la opinion de la Junta consultiva (opinion de que yo, francamente, no participo); lo que es por los Alduides, despues de la construccion de las obras del monte de San Cristóbal y fuertes anejos, si no hubiese Empresa que lo intentara, sería preciso construir el ferro-carril á costa del Estado, con cargo al presupuesto de la Guerra. ¡Tan imprescindible le considero para la defensa y para el ataque en el Pirineo occidental, si han de atenderse los buenos principios estratégicos en la defensa nacional de España, y dotarse de su complemento lógico y rudimental á las importantísimas fortificaciones de la gran zona militar, que se construye actualmente en la cuenca de Pamplona, y cuya accion táctica y la de su guarnicion se centuplican con el ferro-carril alduino!

Otra de las localidades, soliviantadas en contra del trazado de este ferro-carril, es Tudela, donde, sólo por hacer atmósfera, se ha podido suscitar la idea absurda, de que la línea pase por su término. Esto no puede ser, aparte de que se forzaba el proyecto en la seccion de la provincia de Soria; por Tudela, ó sea por la cuenca de Alhama, sería más costoso. Empalmando en Tudela ó Castejon, ¿cómo se hacía la línea, para ir desde estos puntos á Pamplona? ¿Por dónde? ¿Tenía cuenta hacer una línea paralela á las ya construidas? No. ¿Lo permitiría el Gobierno? Tampoco. Dicen á los de Tudela que se podía subir

el Ebro, para cruzarlo en Calahorra, y entrar en la Solana; eso sería ridículo, absurdo, costoso, y alargaría el trazado sin ninguna ventaja. Debe hacerse comprender á Tudela, que semejante despropósito no ha podido ser inventado sino para alucinar: que no es serio, siquiera, el sostenerlo, y, de seguro, los tudelanos, repuestos de la sorpresa con que se ha tratado de indisponerles, comprenderán, en su patriotismo, que todo lo que aumente la riqueza y bienestar de Navarra, ha de refluir en su provecho, que Tudela nada pierde, y ha de ganar la ventaja del menor trayecto que tendrá que recorrer para llevar sus productos á los mercados franceses, por Pamplona y los Alduides.

Triste es tener que descender á personalidades; pero no hay más remedio, cuando las personas dan lugar á ello.

Por eso, además de los que he mencionado ó indicado, debo citar aquí los representantes que aparecieron de la manera ménos favorable á los proyectos de la *Gran Central* en la última reunion oficial, verificada en Pamplona, con las indicaciones correspondientes por vía de aclaracion ó comentario, tomados de *El Eco de Navarra*.

D. Francisco Sanchez Asso, abogado de la Compañía del Norte y partidario, segun cuentan, del ferro-carril económico de Tudela á Tarazona, cuyo ferro-carril, dicen, que se piensa prolongar hasta la vía férrea de Madrid á Zaragoza, y representante de la Sociedad de Amigos del País de Tudela, D. Tomás Moreno, D. Mariano Martinez y Francés y D. Gerardo Falces, representantes todos por Tudela, con el Sr. Sanchez Asso.

D. Estéban Galdiano, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Pamplona, como si dijéramos administrador de los intereses de la localidad y rico propietario de Olite, distrito de Tafalla, cuya representacion aceptó.

D. Martin Huarte Mendicoa, D. Amadeo Perez de Ciriza y don Manuel Vissieres, representantes con el Sr. Galdiano del distrito de Tafalla.

D. José Joaquin de Agesta y D. Mannel Albistur, representantes del distrito de Pamplona, y residentes en Cinco Villas de la Montaña.

D. Gregorio Garjon y Barrena y D. Márcos Urrutia, representantes del distrito de Aoiz, concesionario el primero del ferro-carril del Roncal y equivocado el segundo, segun se dijo despues de votar.

Es decir que, para el efecto moral, este voto debe agregarse á la minoría, y como la diferencia es, cabalmente, de un solo voto, saque usted la consecuencia. Además, respecto al voto del Sr. D. Gregorio Garjon, veamos el valor de imparcialidad que debe concedérsele, considerando que dicho señor, el que más argumentó, ó cosa parecida, contra el ferro-carril alduino, en vez de tratar el asunto principal, y á pesar de las observaciones del Sr. Presidente, se ocupó del ferro-carril de que él es concesionario, valiéndose, en provecho propio personal, del carácter de representante, é incurriendo en la distraccion de decir, no solicitaba para su línea desembolso alguno; siendo así que, segun *El Eco de Navarra*, parece solicitó de la Diputacion y de los pueblos, sólo para *hacer los estudios* de su corto trazado del Roncal, 75.000 pesetas, que devolvería *si la línea se realizase*.

Olvidé decir, que otro voto, el del abogado de la Compañía del ferro-carril del Norte, Sr. Sanchez Asso, ofrece la particularidad de que este señor no era, segun veo en la misma prensa navarra, representante de ningun distrito, sino de la Sociedad de Amigos del País de Tudela, que no se me alcanza por qué obtuvo esa preferencia especial; pues no fueron llamados representantes de otras las Sociedades muy dignas, respetables y patrióticas, que existen en la Provincia, si bien no sabemos haya, en su seno, abogados de la Compañía del Norte.

Á estos señores se reunió D. Cayo Escudero y Marichalar, defensor de que la línea se lleve por la cuenca de Alhama y no por la del Cidacos, para que coja los pueblos de Cintruénigo, Corella y Fitero. Total 13.

Votaron en sentido favorable los Sres. Jaen, Lambea, Barbarin, Gorriti, Galdiano (D. Aniceto), Saenz de Tejada, Iturralde, Urcola, Astiz, Martinez, Leyaristi y Galbete. Total 12.

Ninguno de estos señores es concesionario de vías contrarias á la de Alduides y no todos son de los distritos comprendidos en el trazado de la línea de Torralba á Bayona.

Vemos, sin embargo, que la cuestion se decidió por un solo voto de diferencia, y añadiremos que, gracias á una confianza mal tenida por fundada que fuese (pues en la confianza está el peligro), dejaron de asistir á Pamplona cinco representantes completamente adictos al pensamiento, que hubieran cambiado el voto de minoría en cuatro de mayoría.



INSTITUTO DE ESTUDIOS RIOJANOS
BIBLIOTECA

Pero no se crea, como se está diciendo en los pueblos, que esta votacion haya resuelto nada esencial. Tratábase sólo de si la Diputacion de Navarra podría estudiar ó no proposiciones de otras personas, para el mismo asunto, durante los dos meses solicitados hasta 1.º de Setiembre próximo, por la Empresa del *Gran Central*, para estimar suficientes, ó no, las ofertas hechas por la Diputacion de Navarra y con las cuales, en principio, está conforme.

De esto, á presentar fracasado el proyecto con motivo de semejante incidente, segun se está haciendo correr de boca en boca por toda la ribera de Navarra, conocerá V. que hay alguna diferencia; y que semejante ardid prueba á las claras la clase de armas prohibidas de que tienen que echar mano los enemigos de los intereses navarros que nosotros defendemos, ahora como siempre.

Lo único que la Empresa de la gran vía férrea central de España pretendía, era evitar, durante este corto plazo de dos meses, que terminan en Agosto próximo, la presentacion de proposiciones como la que, precipitadamente, y á última hora, ha interpuesto D. José Salamanca, Presidente, nada ménos, del Consejo de Administracion del ferro-carril de Madrid á Zaragoza: proposicion que estará encaminada á construir una vía férrea por Alduides; pero cualquiera pensaría todo lo contrario, pues se refiere á un proyecto en competencia, redactado tan á la ligera, en asunto tan grave, que ni siquiera determina el punto de la línea, cuyo Consejo preside, dónde deberá verificarse el empalme con la línea alduina; y no digo á V. más sobre las proposiciones del Sr. Salamanca, porque, Dios mediante, si el tiempo alcanza, he de ocuparme de ellas en el *Estudio analítico* que procuraré redactar.

Dos cosas conviene queden consignadas:

1.ª Que la Empresa de los Sres. Le-Beuf y de Domingo, no quiere el auxilio de la garantía del tanto por ciento que se la ofrece *hasta despues de estar en explotacion toda la línea de Torralba á Bayona.*

2.ª Que deposita en las arcas provinciales la suma de 500.000 pesetas como garantía, cuya cantidad quedará á beneficio de Navarra, si faltase á sus compromisos.

Con lo dicho basta, por ahora, para que V., haciendo el uso más patriótico de su particular y legítima influencia, desvanezca errores y contribuya á encauzar la opinion pública general de Navarra en sentido favorable á los verdaderos intereses del país.

Aprovecha esta ocasion de repetirse suyo afectísimo amigo y seguro servidor Q. B. S. M.—*Serafin Olave y Díez.*

P. D. En esta misma fecha, dia del apóstol Santiago, patron de las Españas, acaba de tener lugar, en virtud de convocatoria hecha á instancia mia por el ilustre Ayuntamiento de la ciudad de Calahorra, y con asistencia de dicha Corporacion, una junta numerosísima de vecinos; y, ante ella, D. Emilio Redal, segundo Alcalde, que presidía (por indisposicion del primero, D. Bernardino Durán, tambien favorable al proyecto), ha manifestado el patriótico acuerdo del Municipio, que consiste en subvencionar á la Empresa con 60.000 pesetas; sin perjuicio de aumentar esta cantidad más adelante, hasta donde la ley permita; en términos de no ser ménos, proporcionalmente, que cualquiera otra poblacion castellana.

La reunion, unánime, ha respondido con entusiastas aclamaciones de alegría.

El señor Diputado provincial del distrito, D. Manuel María Mateo, ofreció en el acto practicar cuantas gestiones estén en su mano para el logro del general deseo, y fué perfectamente acogida su idea de que, cuando llegue el caso, se abra una suscripcion entre el vecindario para ayudar á la Empresa, adquiriendo acciones ú obligaciones.

He dirigido excitaciones á todos los Ayuntamientos de los pueblos por donde ha de pasar la via férrea alduina, y tengo noticias, todavía extraoficiales, de que han de rivalizar en desprendimiento, conociendo la gran utilidad del proyecto y la necesidad de prestarle eficaz ayuda moral y material.

Así que me contesten oficialmente, he acordado, con este ilustre Ayuntamiento y señor Diputado provincial del distrito de Calahorra, celebrar en esta ciudad una asamblea de representantes de los pueblos de la provincia más directamente interesados, para proseguir en mayor escala las gestiones necesarias cerca de la Diputacion provincial de Logroño, y demás centros adonde convinga.

En el momento de corregir las pruebas de la presente carta, recibo la comunicacion que copio:

«Hay un sello que dice: Alcaldía de Munilla.—Dada cuenta al Ayuntamiento y contribuyentes de esta localidad de la solicitud que me ha dirigido con fecha 20 del actual, ha acordado diga á V. que si la Diputacion de Logroño ofreciese á la Empresa del ferro-carril

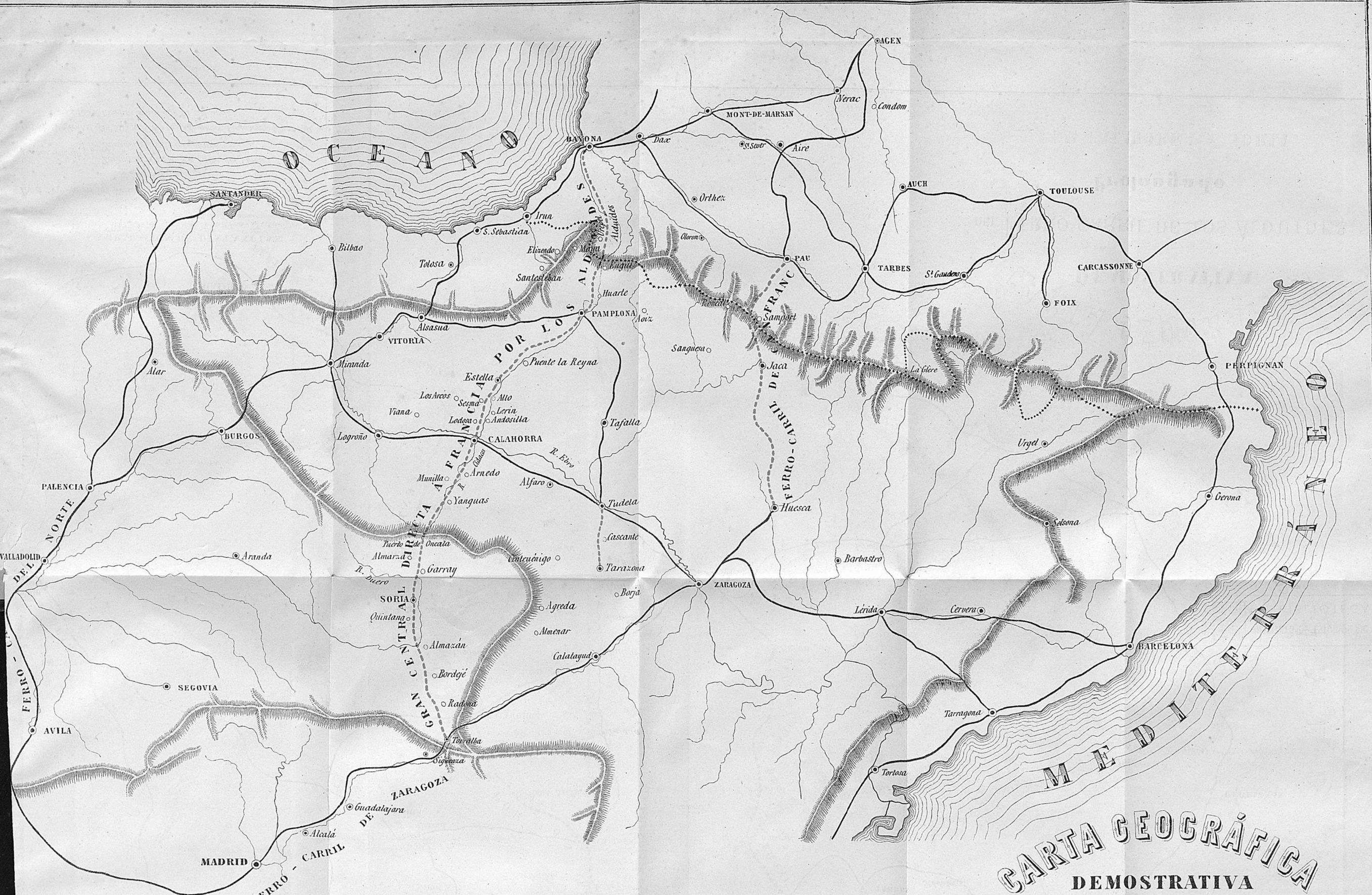
central toda la expropiacion que la línea ha de ocupar en esta provincia, este pueblo se reserva hacer otros sacrificios en beneficio de la misma, y si no sucediese así, desde luego ofrece gratis toda la expropiacion que la línea ocupe en esta localidad, y ayudará además como le sea posible.—Lo que tengo la satisfaccion de comunicar á V. para su gobierno.—Dios guarde á V. muchos años.—Munilla, Julio 29 de 1880.—*Francisco Enciso de Ruiz*.—Sr. D. Serafin Olave y Díez.—Calahorra.».

ADICION.—Aunque los habitantes ilustrados de Logroño, Nalda, San Asensio, Briones, Haro y demás pueblos próximos, comprenderán á primera vista las ventajas generales que la *Gran via férrea central de España* ha de reportar á todos ellos, como á la Provincia entera, es oportuno indicar que la Empresa está resuelta á hacer entrar en su zona directa de accion las poblaciones de Los-Arcos y Viana, por medio de ramales ó tranvías, acentuando un poco, en tal sentido, la curva de su trazado.

En consecuencia, y atendida la cortísima distancia de Logroño á Viana, la actual carretera, la facilidad de establecer sobre ella un tranvía de tan pequeña extension y hasta lo sencillo de construir un ramal entre ambos pueblos, es de todo punto excusado gastar tiempo y palabras en demostrar lo que la *Gran Central* favorece, muy directamente, á Logroño y demás poblaciones cercanas ó enlazadas á él por la vía de Tudela á Bilbao.

Esta Empresa, además, ha solicitado ya del Gobierno autorizacion para hacer los estudios de un ferro-carril económico que, partiendo de Santiestéban, vaya por Elizondo y Urdax, á empalmar con el nuestro de los Alduides.

Posteriormente se han recibido ofertas de diferentes pueblos de la Rioja. Arnedo cuatro mil duros; Enciso el terreno; Autol dos mil duros y el terreno si pasa la vía por secano, y el terreno sólo si pasa por su rica huerta; Quel construir la estacion; Arnedillo todo lo que pueda, en principio; otros pueblos su apoyo moral, etc., etc.; habiendo manifestado su propósito de formular sus ofertas, los unos, y de aumentarlas los otros, en la Asamblea de representantes que se celebrará el 3 del próximo Setiembre en Calahorra.



**CARTA GEOGRÁFICA
DEMOSTRATIVA**

DEL FERRO-CARRIL DE LOS ALDUIDES

Prolongado

POR CALAHORRA Y SORIA.

COMPARACION DE DISTANCIAS desde Madrid á la Frontera Francesa.

	Kilómetros.
Por el ferro-carril del Norte	633
POR LAS LÍNEAS EN PROYECTO.	
Pirineo Central { Por Zaragoza, Monzon y el Valle del Cinca { Por Zaragoza, Jaca y Canfranc	581
Pirineo Occidental - POR LOS ALDUIDES pasando por Soria, Calahorra y Pamplona	555
ó sean 183 kilómetros menos que la del Norte.	450

9014

