

EL PROYECTO DEL FERROCARRIL DEL NORTE DE MALLORCA A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE SELVA (1911-1921)

Antoni Ordinas Garau
Universitat de les Illes Balears

Introducción

En 1875 se inauguró la línea ferroviaria entre Palma e Inca, hecho que ya tendría importantes repercusiones en el sistema de transportes de los pueblos cercanos a esta última ciudad. A finales del siglo XIX, la llegada del ferrocarril era sinónimo de prosperidad, pues significaba el relanzamiento económico de los pueblos y ciudades por donde pasaba. Es en este contexto donde debemos situar el proyecto de un nuevo ferrocarril, secundario, que tenía previsto enlazar Inca con Alcúdia¹ atravesando, entre otras, las tierras bajas del municipio de Selva, un municipio polinuclear que por aquellos años además de comprender los núcleos de Selva, Caimari, Moscarí, Biniamar y Binibona, contenía además el actual municipio de Mancor de la Vall que se independizaría en 1924. Más concretamente, la nueva línea debía parar en las estaciones que al efecto se construirían en los núcleos de Selva, Caimari, y posteriormente, también Moscarí, para seguir por Campanet, Pollença, puerto de Pollença y Alcúdia hasta llegar a su puerto, con un ramal de enlace con sa Pobla y con apeaderos en Can Cion y en s'Albufera, completando de esta forma un circuito ferroviario cuyo perfil longitudinal era de 57 km, 43 de los cuales correspondían al tramo entre Inca y el puerto de Alcúdia². Para mayor operatividad, el trazado inicial, además del enlace entre Alcúdia i sa Pobla, también contemplaba el ramal de Pollença con su puerto, de poco más de un kilómetro. El estudio junto con los planos y la correspondiente memoria fueron firmados en Madrid por el ingeniero J.M. Velasco. Contemplaba un minucioso desarrollo de las posibilidades económicas del nuevo trazado a través de una doble vertiente, eso es, ampliar el cabotaje de los puertos de Pollença y Alcúdia de una parte, a la vez que conectarlas con el centro de la isla y superar el monopolio ejercido por el puerto de Palma (MOLINA DE DIOS, 2001).

¹ La importancia estratégica del puerto de Alcúdia, en un enclave privilegiado que separa las dos bahías del nordeste, ya sería percibida durante la época romana con la fundación de *Pollentia*, cuyo puerto ofrecía mejor comunicación con la península italiana, Marsella y Ampurias. Sólo a partir de la conquista catalana de 1229 perderá su liderazgo a favor del puerto de Palma. Aún así, no hay duda que el puerto de Alcúdia suponía, por su mayor proximidad, la salida natural de los productos procedentes del este y centro de Mallorca.

² Según SANCHIS FLORIT (s/d) “participaron en la promoción de esta línea de tren los señores Don Agustín de Laserna, que era el Gobernador Civil de Baleares, Don Francisco Pérez Clemente, Gobernador General, Don Ramón Fort, Coronel de Ingenieros, Don Andrés Cifre Munar, Capitán de Infantería, Don Bernardo Calvet, Ingeniero Jefe de Obras Públicas, Don Antonio Sastre, Ingeniero de Obras Públicas, el Marqués de Tenerife que era el Sr. Don Valeriano Weyler, y Don Vicente Navarro Reverter y Gómis, Diputado a Cortes a quien el periódico *El Pollensín* señala como “alma de la inclusión del ferrocarril en el plan de Secundarios.” Esta línea de ferrocarril estaría a cargo de la compañía Ferrocarril del Norte de Mallorca que se constituyó como tal en el año 1911, siéndole otorgada la concesión el 7 de septiembre de 1912 a Joan March Ordinas”.

Ello sucedía a comienzos de 1911, cuando el ingeniero Gaspar Gestido Peña³, residente en Pollença, presentaba su proyecto sobre el ferrocarril del Norte al ayuntamiento de Selva, cuyos representantes, salvo excepciones, mostraron de inmediato su total apoyo. No obstante, después de una década durante la que el proyecto permaneció aletargado, en 1921 volvieron a correr de nuevo noticias sobre el denominado ferrocarril del Norte. De la ilusión inicial se pasó entonces a la preocupación al ver peligrar un proyecto que se veía reformado y que ahora se alejaba de las tierras del municipio, por lo que las autoridades municipales emprendieron una serie de acciones para intentar evitar la reforma del trazado a la par que su municipio quedase al margen del nuevo tren y del progreso que éste representaba.

La consulta de una serie de documentos que se conservan en el archivo municipal de Selva nos ha permitido aportar dicha información y analizar de cerca los pormenores sobre las expectativas y las reacciones que durante aquellos años despertó el proyecto de un ferrocarril que, para sus representantes políticos, no pasó de ser un sueño que, de haberse llevado a cabo, sin duda hubiera alterado significativamente el futuro de un municipio que vio como acababa convirtiéndose en un proyecto frustrado y que supuso que Selva, y toda su comarca, acabaran finalmente decepcionados al perder lo que a su entender representaba el tren de la modernidad.

Presentación del proyecto

El proyecto del Ferrocarril del Norte⁴ fue presentado al Ayuntamiento de Selva con fecha de 18 de febrero de 1911, por su promotor, Gaspar Gestido Peña. En el documento manuscrito se describen, entre otras y con un lenguaje retórico y al uso, las ventajas⁵ que el proyecto supondrá para Selva y toda su región y que a continuación se reproducen:

“(...) Salta a la vista los innumerables beneficios que reportará la implantación de mejora de tan general y pública utilidad, bajo todos los aspectos que comprenden las leyes generales y naturales que rigen el trabajo y la aplicación que de ellas debe hacerse para la satisfacción de las necesidades humanas: los reportará indudablemente para los habitantes de la Ysla de Mallorca, y en especial, para los vecinos y

³ Gestido, que había sido colaborador del rico hacendado Ramón Soler, buscó influencias en Madrid con la ayuda del diputado Vicente Navarro-Reverter logrando la inclusión de su proyecto en el Plan de Ferrocarriles Secundarios elaborado al amparo de la Ley de 1908 e incluido en la real orden del Ministerio de Fomento de mayo de 1911 (MOLINA DE DIOS, 2001).

⁴ El proyecto parece ser que ya había surgido en 1904, cuando con ocasión de la visita del rey Alfonso XIII a Mallorca, un grupo de ediles de Pollença intentó hacerle llegar, sin éxito, un pliego de peticiones en el que figuraba la conexión ferroviaria con Inca (MOLINA DE DIOS, 2001). No obstante, la colocación de la primera piedra cercana a lo que sería la estación de Pollença por parte del obispo, el 16 de enero de 1912, no pasaría de un simple gesto.

⁵ En el documento no se hace referencia explícita al valor añadido que para las visitas turísticas podía tener la nueva línea y a las que sí se hace referencia en la *Memoria Descriptiva*: “el turismo representa la existencia casi continua de población flotante (...) acostumbrada a no regatear expansiones (...). Ese género de visitantes son algo así como un arroyo aurífero que fertiliza con su corriente el suelo por donde pasa (...) todo excursionista satisfecho se constituye espontánea y desinteresadamente en propagandista de cuanto vio y gozó” (MOLINA DE DIOS, 2001).

propietarios de la hermosa región que atravesará, tan rica por la feracidad de su tierra laborable, como por los tesoros que contiene el subsuelo, abrigando a insignificantes profundidades, copiosos yacimientos de lignito, de variables e importantes calorías y ricos filones de metales de valor imponderable.- En todas las naciones, el trabajo culto, aplicado a satisfacer las necesidades humanas, fue signo evidente de economía y riqueza.- Aunque tarde, en la nuestra, se observa el resurgimiento de las energías encaminadas a conseguir toda clase de prosperidades, mediante el empleo del capital y el trabajo en obras hidráulicas y de riego, fomentando a la vez las que facilitan las comunicaciones entre provincias hermanas y de todas con la capital del Estado, habiéndose dictado por el poder legislativo sabias disposiciones protectoras de esas obras que al propio tiempo lo son de la familia obrera impidiendo que sus fuerzas cooperantes de riqueza, busquen en la emigración los elementos integrantes con que satisfacer sus necesidades, que es signo de pauperismo y de miseria que a todo trance precisa evitar si no se quiere que el país influenciado por la anemia que ocasiona la escasez de brazos y el mal empleo del capital, se vea reducido a la impotencia.- Buena prueba de tal resurgimiento son entre otros, los proyectos aprobados de ferrocarriles directos de Alicante a Valencia y de esta capital a Madrid. El aumento de vapores directos con fuerza máxima impulsiva que todas las sociedades o compañías marítimas de navegación se proponen costear, y muy principalmente las de Palma, Valencia y otras ciudades de Francia, con objeto de que, a la vez que el viajero consiga rapidez y comodidad, todos los productos de unas y otras, puedan abastecer los mercados de las principales orbes, obteniendo el más elevado precio al interpretar con la debida oportunidad la ley económica de la oferta y la demanda.- Si lo expuesto resulta indiscutible, todavía lo es más, que el ferrocarril proyectado será complemento de viable explotación que con toda clase de facilidades, podrán hacer con sus productos los dueños y vecinos de la más rica porción de terreno en esta isla, comprendida entre Inca, Pollensa, Alcudia y La Puebla, cuyos puestos avaloran la grandiosidad de la mejora proyectada, contribuyendo las vías marítimas al desarrollo de las industrias agrícola, minera, pecuaria e industrial bajo sus infinitos aspectos.- Nadie creía en la posible ejecución del proyecto de ferrocarril Palma a Sóller cuya vía se desliza entre y sobre rocas de fantástica belleza, a tan corta distancia de la capital de la provincia pero su ejecución se halla tan avanzada, que dentro de pocos meses recorrerán las locomotoras esa línea demandando con sus estridentes silbidos las justas remuneraciones a la región beneficiada, y sobre todo al turismo, que en todo el país es progresiva fuente de riqueza por su hermosura incomparable, siendo de admirar la constancia y energía con que los naturales del país han luchado hasta obtener la concesión.- El ferrocarril de nuestro proyecto es de verdadera importancia, no sólo por recorrer 57 kilómetros entre los pueblos y regiones productoras, en las que se conseguirá triplicar el precio a los creados y producidos, sino por que transportándolo a los puestos de Pollensa y Alcudia enlazarán con los próximos elementos auxiliares de la navegación marítima, y al mismo tiempo, la importación a ellos resultará igualmente beneficiosa.- En tal supuesto cierto, para que surtan los debidos efectos de mutual compensación entre los pueblos favorecidos con la relatada mejora de general y pública utilidad y las gestiones del exponente que como autor del proyecto sustentador, suponen un derroche de diligencia y energías vitales con importantes desembolsos de capital, y puedan ofrecerse las garantías protectoras con auxilios materiales por la

corporación municipal de su digna presidencia cooperando a la ejecución del proyecto propone: que se ofrezcan para el acto de comenzar las obras, mil quinientos jornales de peón y ochocientos jornales de carro con caballerías y conductores, los que se pondrán a disposición del Sr. Ingeniero que las dirija, en el número y fechas que hayan de necesitarse (...)”.

Quizás por descuido, aparece adjunto al anterior, un escrito fechado al día siguiente, 19 de febrero, en el que *“el exponente verá con satisfacción que la corporación municipal acuerde construir el trozo de carretera en la extensión necesaria para facilitar el contacto del pueblo de Selva con la estación ferroviaria del mismo nombre”*.

Ambos escritos motivaron la inmediata convocatoria de una reunión previa de la junta de vecinos para pulsar la opinión de los principales representantes y mayores contribuyentes de cada uno de los núcleos de población antes de convocar una sesión extraordinaria. A dicha reunión que se celebraría en la casa consistorial a las 16 h del día 21 de febrero fueron convocadas 115 personas, cuyas firmas aparecen estampadas en tres idénticas convocatorias⁶. No tenemos documentación directamente referida a dicha reunión, pero sí de la sesión plenaria celebrada a las 10 horas del día 22 de febrero de 1911. En ella, además, se solicitaba al Consistorio la aportación de 1.500 jornales de peón más otros 800 de carro. La propuesta contó con la aprobación de todos los concejales, a excepción de los señores Vicente Albertí y Miquel Seguí, ambos representantes del sufragáneo de Caimari, con la condición, entre otras, que la estación de Caimari debería ubicarse al lado de la cruz situada en la entrada de dicho pueblo, en aquel entonces situada en el lado este de la carretera de Lluc, con la que lindaba. Después de celebrada la sesión, debemos deducir que el rechazo pasaría a ser absoluto, lo que motivaría un nuevo escrito del promotor, Gaspar Gestido,⁷ en el que propone el cambio de la estación de Caimari por la de Moscari, la cual provocó, a su vez, la

⁶ Van referidas a los núcleos de Selva-Biniamar, Mancor y Caimari, respectivamente. Textualmente dicen: *“Se suplica su asistencia mañana a las diez y seis horas en la casa consistorial de esta villa a la reunión previa que se piensa celebrar al objeto de tratar sobre la manera de resolver una solicitud que el autor del proyecto del ferrocarril Inca-Selva-Pollensa tiene presentada al Ayuntamiento pidiendo una subvención de jornales personales para llevar a cabo las obras y la construcción del camino necesario para ir de la población a la estación.- Téngase en cuenta que el Ayuntamiento tiene un especial interés en no resolver sin antes haberse asesorado con la valiosa opinión de V. sobre el particular, por cuyo motivo le encarece una vez más su asistencia lo propio que a la sesión extraordinaria que tendrá lugar el próximo miércoles a las diez horas”*.

⁷ El escrito dirigido al alcalde de Selva y fechado el 22 de febrero a la letra dice: *“En vista de la irresolución de los vecinos de Caimari referente a las prestaciones de amplios materiales que se han solicitado para facilitar la instalación del ferrocarril secundario de Inca a Pollensa, Alcudia y sus puertos con un ramal a la Puebla, cuya actitud la basan en los posibles perjuicios que les ocasionaría la que a las demás poblaciones incluidas en los planos del proyecto, estiman como reforma de general y pública utilidad, me propongo reformar el trazado de la línea con objeto de no ocasionar molestias a los vecinos de Caimari, eliminando la estación que al repetido poblado correspondía, entregando sus derechos a los que lo son de Moscari.- Lo que pongo en conocimiento de V. a los efectos de que la corporación municipal de su digna presidencia con la Junta de mayores contribuyentes, tome el acuerdo que había quedado pendiente”*.

convocatoria⁸ de una nueva sesión extraordinaria del Ayuntamiento de Selva a celebrar el día 23 a las 8 horas.

El rechazo de los habitantes de Caimari, o al menos de un sector influyente, al proyecto del nuevo ferrocarril surgía de la animadversión a esta nueva competencia mecanizada de los numerosos *traginers* o transportistas en carromato que se encargaban de hacer llegar, primero hasta Palma, y después, con la llegada del tren, sólo hasta Inca, los diversos productos provenientes tanto del área zona montañosa de la Sierra de Tramuntana (carbón, leña, aceite...) como de las tierras bajas y onduladas del llano.

Todavía fechado en el mismo día, a las 21 horas y 20 minutos del 22 de febrero, se reunieron en la casa consistorial de Selva en junta magna de vecinos *“al objeto de discutir y arbitrar medios con que subvencionar a la Empresa de Ferrocarriles secundarios de Inca-Selva-Moscari-Campanet-Pollensa-Alcudia y sus puertos”* donde *“acuerdan por unanimidad hacer presente al Ayuntamiento de esta misma que verán con gusto se haga un esfuerzo en favor del proyecto concediendo a la Empresa los jornales personales que estime conveniente y además tenga presente el ofrecimiento particular que cada uno de ellos consigna sobre su firma⁹ para el caso de que la prestación que acuerde la Corporación no fuere suficiente para cubrir el compromiso votado por el Ayuntamiento”*.

Como consecuencia de la oposición mostrada por los representantes de Caimari a la llegada del servicio ferroviario, en la sesión celebrada el 23 de febrero, se aprobó la sustitución de la estación de Caimari por la de Moscari. Asimismo que la estación de Selva debía situarse en el lugar denominado la Creu de Son Priam. Así consta en un borrador del Alcalde de Selva a Gaspar Gestido, fechado el mismo 23 de febrero de 1911 cuyo texto es el siguiente: *“Me cabe la honra de participar a V. que el Ayuntamiento de mi presidencia en reuniones extraordinarias en primera convocatoria celebradas ayer y hoy, vistos sus ofrecimientos de implantar la estación del ferrocarril secundario Inca-Selva-Moscari-Campanet-Pollensa-Alcudia, con ramal a sus puertos y*

⁸ Los miembros de la Corporación convocados fueron Arnaldo Sastre, Jaime Solivellas, Sebastián Cañellas, Francisco (ilegible), Bartolomé Rotger, Juan Verd Pbro., Juan Sastre, Jaime Vallori, Juan Vallori, Miguel Puigserver, Eloy Agu(iló), Antonio Albertí, Juan Solivellas, Rafael Coll, Pedro Antonio Morro, Jaime Amengual, Miguel Amer, Simón Solivellas, Jaime Sastre, Juan Sastre, Gabriel Vallori, Juan Coll, Jaime Aguiló, Lorenzo Sastre, Leonardo Oliver y Antonio Morro como concejales de Selva; y Miguel Jaume, José Morro, Arnaldo Mateu y Jaime Martorell como concejales de Mancor y Biniamar; y Guillermo Mascaró Pbro., Arnaldo Garau, Jaime Morro, Matías Tugores, Bartolomé Busquets, Jaime Llompart, Jorge Genestar y Juan Muntaner, como concejales de Moscari y Caimari.

⁹ Las firmas y cantidades consignadas son las siguientes: Miguel Rotger (10 ptas); Juan Sastre (120 ptas); Jaime Albertí, por orden de Rafael Pons (10 ptas); Antonio Oliver Pbro (5 ptas); Pedro Antonio Morro (7,5 ptas); Antonio Morro (10 ptas); Jaime Sampol (20 ptas); Rafael Coll (50 ptas); Simon Solivellas (10 ptas); Jaime Rotger (10 ptas); Juan Vallori (4 jornales de carro); Juan Morro (5 ptas); José Albertí (10 ptas); Jaime Vallori (10 ptas); Juan Cifre (10 ptas); Jaime Morro (5 ptas); Juan Verd Pbro. (50 ptas); Miguel Puigserver (50 ptas); Antonio Albertí Pbro. (50 ptas); Guillermo Mateu (10 ptas); Jaime Martorell (10 ptas); Por no saber fimar José Oliver, P.O. Antonio Morro (20 ptas); Jaime Solivellas (80 ptas); Sebastián Cañellas (100 ptas); Gabriel Vallori (100 ptas); Matías Sastre (25 ptas); Jaime Albertí (5 ptas); Juan Alba (5 ptas); Por orden de Arnaldo Oliver, Jaime Albertí (5 ptas); Leonardo Oliver (50 ptas); Pedro Antonio Rotger (15 ptas), Por orden de Miguel Albertí, Jaime Albertí (5 ptas).

La Puebla, en la finca enclavada entre la carretera nacional que de Santanyí conduce a Lluch, el camino antiguo que del caserío Molí Nou conduce a Selva y pie del sitio conocido por Cruz de Son Priam, que de aquí directamente y sin tocar a Caimari se dirija a Moscari y servirse para las obras de jornaleros de este término municipal a precio corriente acordó por unanimidad siempre que se acepten las expresadas condiciones conceder a la empresa la subvención de 1.500 jornales de peón y 800 de carro con sus correspondientes caballerías y conductores en la forma que tiene solicitado y hacerle presente además a instancia de la representación de las fuerzas vivas del lugar de Mancor el deseo que acarician de que se lleve a cabo una reforma en el proyecto del trazado que necesita la implantación de una estación o apeadero lo más cercano que las circunstancias permitan a dicho poblado estando dispuestos caso de que se les conceda a realizar todos los esfuerzos que sus medios les permitan. Dios etc.”.

Por otra parte, el concejal D. Rafael Coll Palou manifestó que, debido a la importancia de la implantación de la línea, ofrecía su apoyo para las obras sufragando 50 jornales de peón y 30 de carro, además de los correspondientes caballos y sus conductores.

Del respaldo casi unánime al proyecto en esta primera fase no aparece ninguna otra documentación en el Archivo Municipal de Selva. La restante, datada una década más tarde, refleja las acciones emprendidas por el consistorio ante las noticias sobre la revisión del proyecto anunciado y que iban a suponer la no inclusión del término municipal de Selva en el nuevo trayecto y su total desvinculación del ferrocarril del Norte.

Reacciones al anuncio de reforma del proyecto

Efectivamente, el proyecto del ferrocarril del Norte quedaría aparcado¹⁰ y no se vuelven a tener noticias en Selva hasta diez años después cuando el Ayuntamiento, en junio de 1921, se enteró por la prensa de la modificación del proyecto que conllevaba un nuevo trazado de la línea que evitaba el paso por su término municipal¹¹. La

¹⁰ Ramon MOLINA DE DIOS (2001) desentraña los pormenores de la trama que finalmente obligaría a Gestido a anunciar la disolución de la sociedad ya en 1913. El fracaso del proyecto convierte las palabras del archiduque Luis Salvador de Austria en premonitorias: “*Si se hubiera prolongado el tendido férreo hasta Alcúdia y construido un ramal a Pollença, pronto se habría convertido en puerto principal de exportación de todo el este de la Isla y encumbrado incluso como centro de expedición principal de gran parte de las regiones centrales. Pero como todo ello perjudicaría notablemente a Palma, donde radican la mayoría de comerciantes y gentes con interés en el ferrocarril, no es probable que aquel proyecto se haga jamás realidad*”.

¹¹ 05/06/1921 Modificación trazado ferrocarril.- La corporación municipal enterada por la prensa diaria del proyecto de modificar el trazado del ferrocarril que de Inca debía pasar por esta villa, Caimari y dirigirse a Pollensa, comprendiendo que de realizarse tal reforma perjudica enormemente los intereses de esta comarca, por unanimidad acordó dirigir al Excmo. Sr. Ministro de Fomento el telegrama siguiente: “Ayuntamiento Selva a Ministro Fomento. Madrid. Enterado por noticias oficiosas reforma trazado ferrocarril Inca-Selva-Pollensa, altamente perjudicial comarca representamos, formulamos atenta y enérgica protesta suplicando quede vigente primitivo proyecto formado”.

corporación municipal reaccionó inmediatamente enviando un telegrama¹² de protesta al ministro de Fomento en el que se solicitaba el mantenimiento del proyecto original. No satisfecho aún con tal medida, el Ayuntamiento acordó intensificar una campaña entre los mayores contribuyentes del municipio y ante las autoridades provinciales¹³. Incluso, el alcalde, Antonio M^a Noguerol Torres, en sesión celebrada el 17 de julio de aquel mismo año, propuso solicitar a políticos nacionales de la talla de Antonio Maura, Valeriano Weyler, el conde de Romanones y el general Luque, la adhesión a la causa¹⁴. En el Archivo Municipal de Selva se conserva el borrador de la carta dirigida a Valeriano Weyler cuyo contenido creemos interesante reproducir al recoger los argumentos de la corporación municipal en defensa del antiguo trazado y los beneficios que la nueva línea suponía para el término y su comarca:

“Respetable Sr. y compatriota: por acuerdo del Ayuntamiento de esta villa que presido a V.E. me dirijo interesando interponga su valiosa influencia para que los intereses de esta comarca no se vean perjudicados enormemente como así sucedería si llegara a ser un hecho la reforma del proyecto del ferrocarril secundario y estratégico, que arrancando de la ciudad de Inca y pasando por esta villa, su lugar de Caimari, aldea de Moscarí y villa de Campanet debía enlazarnos con la populosa Pollensa (conocido en esta isla dicho proyecto bajo el nombre de Ferrocarril del Norte de Mallorca). Es el caso Excmo. Sr. que se intenta en la actualidad prescindir de este trayecto y en cambio prolongar la línea de la compañía de los ferrocarriles de Mallorca desde La Puebla hacia Alcudia y Pollensa con los beneficios de interés que a los estratégicos la ley concede cuya reforma no puede en modo alguno ser práctica, económica ni estratégica, por tratarse de una línea que sólo su prolongación habrá de tener una longitud igual o parecida a la línea directa que nos unía desde Inca-Selva-Caimari-Campanet con Pollensa que es de unos 23 km, en cambio dicha nueva prolongación sólo está llamada a servir dos poblaciones Alcudia y Pollensa mientras que el primitivo proyecto al par que ser una línea resguardada y por tanto altamente estratégica, corta y de fácil recorrido tiene la ventaja grandísima, en tiempo de paz, que regularmente ha de ser la de su mayor tiempo de vida, riquísima en transporte del sin número de riquezas lignitos, piedras de construcción, productos forestales y pasaje,

¹² También hubo un telegrama de respuesta del ministro de Fomento: “Recibido su telegrama sobre trazado ferrocarril Inca informaré de ese asunto para tener en cuenta indicaciones que se me hacen”.

¹³ 12/06/1921 Ferrocarril del Norte.- Se dio por enterada la Corporación del telegrama del Excmo. Sr. Ministro de Fomento relativo al ferrocarril del Norte y por unanimidad fue acordado intensificar la campaña cerca de los primeros contribuyentes del término para que coadyuven a los trabajos y deseos de la Corporación de que sea un hecho la construcción de la línea férrea que sirve este término hacia Pollensa por Campanet.

26/06/1921 Ferrocarril del Norte de Mallorca.- Por unanimidad fue acordado que una comisión compuesta de los señores del Ayuntamiento que tengan a bien asistir, vayan mañana a Palma y practiquen cuantas gestiones estimen convenientes para el logro de que la línea del ferrocarril del Norte que en su día se proyectó por los señores Gestido y Aloy sea llevada a cabo sin modificación alguna que puede perjudicar los intereses de esta comarca.

¹⁴ 17/07/1921 Ferrocarriles.- Seguidamente y a propuesta del Sr. Alcalde, por unanimidad fue acordado dirigir carta a los representantes Excmo. Sr. Don Antonio Maura Muntaner, Excmo. Weyler, Romanones, Palomo, García Parreño, Luque y cuantas demás personalidades se estime conveniente al objeto de conseguir la aspiración de esta Corporación que se permita la modificación del trazado del proyecto del ferrocarril del Norte de Mallorca.

pues a esta línea ha de afluir forzosamente, en la estación de Caimari, el de los innumerables peregrinos que anualmente visitan el oratorio de Nuestra Sra. De Lluch y ser la vena por donde ha de circular la riqueza inmensa de la cordillera Norte de nuestra isla. Nuestros intereses Sr. como se ve no van en contra de los de Pollensa ni Alcudia, antes al contrario, llevándose a cabo la construcción de nuestra línea han de resultar altamente beneficiados, porque con ella acortan su distancia a la capital de la isla, y su comunicación con la cabeza del partido judicial, y punto militar de Inca, cerebro, que podríamos, con razón, llamar de Mallorca, por estar como le consta situado en el centro de la isla y estar unida por todas partes con preciosas carreteras y de llevarse a cabo la construcción de esta línea sacaría del aislamiento este rincón florido y riquísimo de Mallorca, único que no cuenta con vías de comunicación que den facilidades a la extracción de los innumerables productos de su feraz suelo.- Por las razones apuntadas, por el conocimiento práctico que tiene de nuestra isla, como hijo ilustre y predilecto de ella, y por el amor que nos profesa, al par que por el amor que tiene a nuestra Patria y su Ejército, a V. acudimos y suplicamos se digne volver los ojos a este rincón de su patria chica y atienda a la gracia que le pide el Ayuntamiento de Selva de que el proyecto del ferrocarril del Norte sea construido en la forma proyectada por los Sres. Aloy y Gestido de Pollensa y no en la forma que intentan modificar su trazado otros que por el amor que deberían tener a todo lo nuestro, intereses bastardos les ofuscan y hacen olvidar que por los intereses de un pueblo y una compañía no deben ser pospuestos al interés nacional y particular de toda una comarca”.

Y efectivamente, algunos, como Antonio Maura¹⁵, el propio Valeriano Weyler¹⁶ –a quien visitó una representación del consistorio en la finca de Son Roca donde veraneaba tal como había aprobado el Ayuntamiento en sesión de 21 de agosto-, y el general Luque¹⁷ no sólo mostraron interés sino que también dieron apoyo a la causa. En

¹⁵ 07/08/1921 Ferrocarril Norte Mallorca.- Se dio por enterada la Corporación de una carta del Excmo. Señor Don Antonio Maura sobre el asunto Ferrocarril del Norte de Mallorca y acordó por unanimidad se le dé las gracias por la atención e interés que demuestra en el asunto.

¹⁶ 14/08/1921 Ferrocarril del Norte.- Se dio por enterada la Corporación de un escrito del Excmo. Sr. D. Valeriano Weyler contestación a la carta que le fue dirigida recomendándole el asunto del ferrocarril del Norte. Seguidamente y por unanimidad, de acuerdo con el parecer del Sr. Regidor Síndico fue acordado elevar al Excmo. Sr. Ministro de Fomento atenta solicitud pidiendo sea mantenido en su total integridad el proyecto de ferrocarril secundario y estratégico de Inca a Selva, Caimari, Moscarí, Campanet, Pollensa y su puerto, Alcudia y su puerto con ramal a La Puebla y apeaderos en Can Sion y La Albufera, conforme fue en su día aprobado por el Gobierno de S.M. y no permitir las modificaciones interesadas en su trazado a que se refiere la R.O. de 4 de mayo de 1918 ni ninguna otra que modifique en lo más mínimo el trazado de dicho primitivo proyecto por estimar que de hacerlo sería altamente atentatorio a los intereses de esta comarca y de la defensa militar de la Isla.

En sesión de 28/08/1921 se votó dar las gracias al General Weyler, una vez realizada la visita. También en sesión de 25/09/1921 se le agradecen las gestiones realizadas “y reiterarle no ceje en su campaña a favor de los intereses que este Ayuntamiento defiende con el trazado de esta línea tal como consta el proyecto en el mapa que de la Isla de Mallorca fue levantado por el Estado Mayor del Ejército”.

¹⁷ En sesión de 28/08/1921 se dio cuenta de la carta del general Luque (Agustín Coca) donde mostraba su apoyo al consistorio por el asunto del ferrocarril del Norte.

la misma línea, el alcalde de Selva mandó a su homólogo de Pollença la siguiente misiva:

“Muy Sr. mío y compañero: enterado el vecindario de Selva, por la prensa diaria de Palma, que estaba resuelta la modificación del trazado del ferrocarril de Norte, que tenía que servir desde Inca esta población, su sufragáneo Caimari, Campanet y esa villa, en el sentido de arrancar desde la estación de La Puebla, lo cual redundaría en grave perjuicio de los intereses de esta localidad, sin que con ello resultase beneficiado el pueblo de Pollensa, cuyos vecinos para ir a Palma se verían obligados a dar la vuelta por Alcudia y La Puebla, y, además impedidos de que los productos forestales, mineros y agrícolas de la cordillera pudieran ser embarcados por el puerto de Pollensa, toda vez que seguiría su manera de ser en la misma forma que hoy, es decir, más rápido su transporte a la estación de Inca para ser luego embarcados por el de Palma, obligó al Ayuntamiento de mi Presidencia a dirigirse al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, en atenta súplica telegráfica de que se mantuviera el primitivo proyecto, habiendo contestado dicha superior autoridad que estudiaría el asunto para ver de satisfacer los justos anhelos de este vecindario y dado cuenta de todo a las fuerzas vivas de esta población en sesión magna que celebró en sus casas consistoriales el miércoles ppdo., de la que la salió la resolución de que una comisión de las mismas visitara y recabara de los Ayuntamientos de Inca, Campanet y esa su apoyo, se ha reunido en el día de hoy en Inca con el Sr. Alcalde de esta ciudad y representantes de la de Campanet, no habiéndolo hecho con las de Pollensa debido a la distancia que nos separa y se acordó invitarle y suplicarle para que el próximo lunes en el tren que pasa por Inca a las ocho de la mañana una comisión de fuerzas vivas de Pollensa se reúna a las de Campanet, Selva e Inca y visiten a la Dirección de la Compañía de ferrocarriles de Mallorca, Sr. Gobernador, D. José Socias y cuantas demás personalidades de Mallorca se estime conveniente para que presten su apoyo y ver de conseguir que el primitivo proyecto de trazado del ferrocarril del Norte de Mallorca sea llevado a efecto sin modificación alguna o caso de introducirse sea para favorecer de algún modo dichos términos municipales y a ser posible algún otro¹⁸ que no cuente hoy con servicio ferroviario.- No duda esta Alcaldía que dado el patriótico fin que persigue se verá correspondida con el apoyo moral y material de esa comarca, pues estima que de conseguirse el logro de sus deseos verá con ello enriquecido de una manera muy notable sus intereses el pueblo de Pollensa, colonia veraniega por excelencia de los moradores de Inca, Selva y Campanet, al par que su puerto con la incalculable riqueza de las feraces comarcas que tendría que atravesar la nueva línea serían un reguero de riquezas que inundarían su comercio de cabotaje e industrias.- Por las razones expuestas espero se dignará comunicarme sus impresiones a la mayor brevedad y si podemos contar o no con su pedido apoyo y asistencia el próximo lunes en las gestiones que se lleven a cabo en la capital de la provincia”.

Las presiones continuaron de modo que el 14 de agosto de 1921 la corporación selvense acordó solicitar al ministro «...no permitir las modificaciones interesadas en su trazado a que se refiere la R.O. de 4 de mayo de 1918 ni ninguna otra que modifique en

¹⁸ En el borrador del escrito aparece en ese punto tachado “también el de Búger”.

lo más mínimo el trazado de dicho primitivo proyecto por estimar que de hacerlo sería altamente atentatorio a los intereses de esta comarca y de la defensa militar de la Isla».

Aún así, todos los esfuerzos resultaron inútiles y el proyecto sería finalmente archivado¹⁹, lo que supuso que tanto Selva como sus sufragáneos de Caimari y Moscardi perdieran lo que a sus ojos constituía el tren que llevaría el progreso hasta el municipio y acabaría con su secular aislamiento.

Conclusiones

Los resultados de la investigación que aquí se presenta no suponen más que una pequeña aportación al estudio de la historia de la red ferroviaria de Mallorca y a la articulación del espacio económico insular. No cabe duda que la renuncia a la instalación de la línea del ferrocarril del Norte contribuyó a que se haya mantenido la actual estructura territorial de Mallorca basada en la macrocefalia de Palma y al desequilibrio económico y portuario que conlleva. De no haber sido así, quizás hoy podríamos hablar de un modelo más armónico y equilibrado que hubiera supuesto un mayor desarrollo económico del sector nororiental de la isla y de las bahías del nordeste, frente a la concentración casi monopolística de los recursos en la bahía de Palma.

El caso del municipio de Selva es representativo de la sensibilidad que mostraron las autoridades locales ante la oportunidad que se les brindaba y que pronto, y muy a su pesar, se desvaneció. Sólo cabe imaginarse qué hubiera sido de la isla, y más concretamente de su sector nororiental por donde transcurría el trazado del proyecto del ferrocarril del Norte, si éste se hubiera efectivamente materializado, afectando y evitando los flujos demográficos y económicos que se han producido con posterioridad. Pero una vez más, los intereses económicos de las oligarquías insulares, con la aquiescencia del poder político, se impusieron sobre el bien común, constriñendo el desarrollo económico de un importante sector del territorio que gozaba de los recursos y el emplazamiento idóneos.

De este modo, tanto Selva como los municipios limítrofes no consiguieron deshacerse del secular aislamiento que padecían debido a la lejanía de Palma, quedando patente no sólo la preclara visión de los miembros del consistorio selvense que se adhirieron al proyecto desde el primer momento, sino también los esfuerzos

¹⁹ Sólo la línea propuesta en la modificación del proyecto vería como el ejército, en 1937 y con objetivos estrictamente militares, en el contexto de la guerra civil, inició la construcción de la línea sa Pobra-Puerto de Alcúdia, de 14 km, pero al finalizar la guerra las obras serían abandonadas. Pocos años más tarde se planeó reiniciarlas aprovechando que ya se había llevado a efecto la expropiación de muchas fincas afectadas, unos 40.000 m³ de desmonte, 30.000 m³ de terraplén y buen número de obras de fábrica, algunas terminadas y otras en período de ejecución. A su propio interés se le añadía el de un anteproyecto para el tendido de una línea ferroviaria desde el puerto de Alcúdia al puerto de Pollença con fines primordialmente de tipo militar, especialmente para las necesidades del Ejército del Aire. Actualmente este mismo proyecto, en fase inminente de ejecución, se haya a la espera de la decisión, no exenta de polémica, sobre su definitivo trazado que debe surgir de entre una de las dos opciones que se barajan.

comprometidos por la sociedad civil para intentar convertir en realidad un proyecto que parecía abrirles las puertas del futuro. No obstante, el devenir del tiempo ha demostrado, a nuestro parecer, que aunque efectivamente se perdió una oportunidad histórica en el pleno sentido de la palabra, pues tanto el momento cronológico como el contexto socio-económico configuraban, desde la perspectiva actual, las coordenadas espacio-temporales más idóneas, hoy, casi un siglo después, la realidad de las nuevas infraestructuras viarias presenta un modelo en el que el antiguo proyecto del ferrocarril del Norte presentaría mayores dificultades al obtener un menor apoyo social, tal como se aprecia en el debate abierto sobre los posibles trazados del proyecto de la nueva línea entre sa Pobla i Alcúdia.

Bibliografía

- BRUNET, Pere Joan (1994) *La Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca*, Ed. Institut d'Estudis Balearics, Palma.
- CAÑELLAS, N.S. (1990) *El Ferrocarril a Mallorca. La Iarda Mallorquina*, Conselleria de Treball i Transports, Palma.
- CERDÓ, Maria; MARTORELL, Ma. Magdalena (1988) «Un de tants: el projecte del ferrocarril secundari de Selva». En *Programa de Festes de Selva*, 1 pàg.
- GRAN ENCICLOPÈDIA DE MALLORCA (1989-99) *Gran Enciclopèdia de Mallorca*. Ed. Promomallorca, XXII vols., Inca.
- HABSBURG-LORENA, Lluís Salvador (1992) *Die Balearen in Word und Bild* (1884). Caja de Baleares, Palma de Mallorca.
- MOLINA, R. (ed.) (2000) “El Ferrocarril a Mallorca: 125 anys”. Número monográfico de *Estudis d'Història Econòmica*, 16, Palma.
- MOLINA DE DIOS, Ramon (2001) “El ferrocarril y la articulación del espacio económico de Mallorca (1875-1950). La ilustración de un intento fallido: El Ferrocarril del Norte”. *II Congreso de Historia Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, formato CD-Rom, Madrid.
- ORDINAS GARAU, Antoni (1998) *Caimari. Apunts històrics i geogràfics*. Ajuntament de Selva, Selva.
- ORDINAS GARAU, Antoni (2006) *Selva. Això era i no era... una història vertadera*. Ajuntament de Selva, Selva.
- ORDINAS GARAU, Antoni; PARIS, Antoni; ROTGER, Francesca (2006) *Moscari i el seu districte*. Ajuntament de Selva, Selva.
- SANCHIS i FLORIT, Antoni (s/d) *Aquelloos proyectos nunca construidos*.

Fuentes documentales

ARCHIVO MUNICIPAL DE SELVA
Libros de actas municipales
Carpeta 206/2