

La influencia del Ejército en el diseño de la red ferroviaria española

Rafael Barquín Gil – UNED

Introducción

El propósito de esta comunicación es desmontar un mito: el de la nefasta influencia del estamento militar sobre el diseño de la red ferroviaria española. La cuestión no es que fuera nefasta, sino que no fue. Los militares ejercieron alguna influencia sobre las decisiones que se fueron adoptando a lo largo de las siete décadas de construcción de la red. Expresaron su opinión porque fueron consultados sobre ello. Y lo hicieron desde su particular perspectiva, la defensa del territorio nacional, que a veces coincidía, y a veces no, con las de otros actores. Como es lógico, a veces “acertaron” y a veces no. Pero sin duda su papel fue menor. Lo que de bueno o malo tuviera el sistema ferroviario español debe ser atribuido a otros, como políticos, empresarios e ingenieros; no a los militares.

Sin embargo, la sospecha de que detrás de las decisiones equivocadas (supuestas o reales) del diseño ferroviario se encontraba la mano artera de un militar ha recorrido la bibliografía española y, lo que es más significativo, ha arraigado en la cultura popular. Un solo ejemplo: hace poco se emitió un documental sobre la estación de Canfranc en *Discovery Channel* en el que un “experto” afirmaba sin palidecer que las vías férreas en España tenían un ancho diferente a las francesas por motivos defensivos. Como veremos enseguida, esto es una solemne tontería¹. La investigación relevante en este terreno sería averiguar cómo han podido arraigar unas creencias tan alejadas de la realidad. Pero para eso la primera tarea consiste en conocer el tamaño del embuste. Este es uno de los propósitos de las siguientes páginas.

El ancho de vía ibérico

Como es de sobra conocido, uno de los mayores problemas del sistema ferroviario español, quizás el mayor, es el diferente ancho de vía en España y Francia, lo que impide el paso de los trenes por la frontera. El problema del origen de este diferente gauge ha sido estudiado en profundidad por varios historiadores (de forma señalada Moreno, 1996, y Vidal i Raich, 1999: 34-46) que han explicado con numerosas fuentes documentales las razones del ancho “ibérico”; que, por otro lado, no son nada misteriosas. Es un tema cerrado, o debiera serlo.

La primera decisión sobre la obligatoriedad del ancho de vía de seis pies castellanos (167 centímetros o, exactamente, 1.668 milímetros) fue tomada en la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, que desarrollaba el informe de los ingenieros Juan Subercase, su hijo José y Calixto Santa Cruz. Con toda justicia, este texto es conocido como “Informe Subercase”, pues cabe atribuir la parte principal de su redacción o su inspiración al mayor de los Subercase. En resumen, se sostenía que un país montañoso como España requería locomotoras potentes y, por tanto, calderas grandes; lo que también haría necesaria una vía más ancha capaz de soportar su peso. El argumento es un tanto débil por varios

¹ El documental puede verse en youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=T9FUyinVwI0>

motivos. En primer lugar, presupone que una tecnología reciente no evolucionará, como sucedió. Las calderas que fueron apareciendo en las décadas de 1850 y 1860 eran cada vez más altas, estrechas y potentes, con lo que la necesidad de la vía ancha desapareció enseguida. Pero, sobre todo, el hecho de que España fuera un país con fuertes pendientes justificaría la conveniencia de emplear un *gauge* estrecho, no ancho. Para “escalar” montañas siguiendo la perpendicular de la ladera los trenes de vía estrecha son mejores por económicos; no por casualidad en España se llamaron así, “económicos”. Y por ese motivo muchos países montañosos (Japón, Ecuador...) apostaron por vías estrechas como estándar de su red. Es posible que en 1844 el argumento de las grandes calderas aun pareciera convincente; pero sorprende que Subercase no valorase los problemas constructivos que comportaba una vía ancha.

Sin embargo, el verdadero origen del problema no debe buscarse en esa norma, ya que su aplicación real fue muy reducida. Hasta 1848 no se construyó el primer ferrocarril, el Barcelona-Mataró, de tan solo 28 kilómetros. E incluso en 1855, cuando se aprobó la Ley de caminos de hierro, los kilómetros de tendido ferroviario no llegaban a 500. Es revelador que en el proyecto de ley ferroviaria de Mariano Miguel de Reynoso de 1852 se defendiera un ancho de vía diferente al del real decreto (y también al europeo de 144 centímetros). Así pues, la decisión de 1844 no era definitiva y no era tenida como tal. El verdadero punto de inflexión vino con la ley del 55 que confirmó el ancho de 167 centímetros. Fue una decisión poco razonable porque por entonces era evidente que: 1º el ancho de vía de 144 centímetros era y sería el más usual en Europa, y 2º las mejoras técnicas hacían innecesaria la construcción de calderas anchas.

Pero lo más llamativo es que en el decenio 1845-1855 el ferrocarril en España estuvo en el centro del debate. En ningún otro momento las cuestiones relacionadas con él ocuparon tanto espacio en la prensa; lo que también explica la profusión de proyectos de leyes ferroviarias. La misma revolución de 1854 no se entiende sin el estado de indignación generado alrededor de los manejos del marqués de Salamanca en subvenciones y concesiones administrativas (Urquijo y Espadas, 1984). Sin embargo, el problema del ancho de vía pasó desapercibido. Ni siquiera los diputados de las provincias más perjudicadas, las vascas y catalanas, mostraron interés por el asunto. Cabe suponer que la misma intensidad del debate habría desviado la atención de sus señorías, más atentas a ocultar o airear los casos de corrupción rampante que a indagar sobre cuestiones técnicas. Otra posible explicación de esa falta de interés es que los problemas de conexión de las líneas fronterizas se repetían dentro del país. Durante el tercio final del siglo XIX muchas ciudades medianas y grandes (Barcelona, Madrid, Valencia, Zaragoza y otras) disponían de estaciones precarias y desconectadas entre sí, lo que obligaba a un incesante trasiego de mercancías y viajeros. Solo a comienzos del siglo XX se emprendieron grandes proyectos para reunir varias líneas en cada estación y luego conectarlas entre sí; los llamados “enlaces”. Quizás la existencia de otro tipo desconexiones en la frontera francesa no fuera percibida como un problema realmente grave.

En cualquier caso, la responsabilidad principal de este error recae sobre el cuerpo de ingenieros porque es el que debiera haber propuesto soluciones a un problema técnico que tampoco era especialmente complejo². Esa dejación se explica por su idiosincrasia. Desde la fundación (o refundación) de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid en 1834, el cuerpo estaba desligado del Ejército, pero había heredado no pocos de sus

² Sobre el cuerpo de ingenieros de caminos, Martynánová, 2021, Martynánová y Pan, 2020, Barquín y Larrinaga, 2020 y Sáenz Ridruejo, 1990 y 1993.

valores castrenses, desde el uniforme hasta la jerarquía. Esto es importante porque, durante sus comienzos estuvo dominando por la figura del que fuera el primer director de la Escuela, Juan Subercase. Su biografía es impresionante. Fundador y “alma” de la Escuela, director general de Obras Públicas, presidente de la Junta Consultiva de ingenieros, diputado, amigo de la reina y, sobre todo, trabajador infatigable en mil proyectos distintos. Subercase dejó una huella profunda en la Historia de la ingeniería española (Sáenz Ridruejo, 1990; Núñez de Prado, 1856), y acaso la mejor evidencia de su ascendente sea la ausencia de críticas al informe que lleva su apellido, incluso hoy en día. Pero lo cierto es que el informe Subercase es un documento radicalmente equivocado, no solo en aspectos técnicos como el ancho de vía, sino en toda la visión de lo que debía ser el ferrocarril en España, al que imaginaba potencialidades totalmente irreales. Pero lo peor no fue la equivocación, sino la porfía. Hasta su muerte en 1856 Subercase mantuvo la conveniencia del ancho de 167 centímetros; y esa opinión fue refrendada o no cuestionada por sus antiguos alumnos y colaboradores. En cierto modo, es sobre ellos sobre quienes recae la mayor responsabilidad.

Así pues, la influencia del estamento militar en esa decisión fue, literalmente, cero. En general, la opinión de los militares en la toma de decisiones sobre el ferrocarril español fue irrelevante durante la primera fase constructiva. En esos inicios el ferrocarril no era contemplado como un factor importante en la organización de la guerra. Su papel en la movilización de hombres y pertrechos no parecía crucial porque la tropa era, por definición, móvil, y las piezas de artillería no eran demasiado grandes para el tipo de Ejército que había luchado en las guerras napoleónicas. Esta visión cambió con la guerra de Secesión norteamericana y, sobre todo, la guerra franco-prusiana, en las que se reveló la importancia de contar con medios que desplazarán efectivos con rapidez. Pero esa percepción no existía en las décadas de 1840 y 1850. Esto explica por qué las leyes ferroviarias en ese período no contemplasen aspectos relacionados con el Ejército y la guerra. Por ejemplo, la de 1855 no dice nada al respecto, y el real decreto de 1845 solo alude a la gratuidad del transporte de tropa en tiempos de paz, un asunto que también recogerán los reglamentos de otras leyes. Nada concerniente a la logística o la defensa propiamente dicha. No resulta extraño que el estamento militar no tuviera nada que decir, o nada relevante, sobre el ancho de vía, remitiéndose (en su caso) a las opiniones de los ingenieros de caminos. En realidad, las (casi) únicas opiniones expresadas por los militares sobre el ancho de vía consistían en señalar la conveniencia de que fuera común a todas las vías; con lo que se limitaban a respaldar la opinión de los ingenieros de caminos... y la propia legislación.

Por tanto, existe una explicación clara (y nominativa) sobre el ancho de vía ibérico; pero no es tan sencillo averiguar dónde se pudo formar el mito de la “culpa” de los militares. Jesús Moreno (1996: 105-109) propone una vía que resulta verosímil porque da la primera y única referencia al mito anterior a 1855. Se habría formulado en el marco de una comisión parlamentaria organizada en 1850 y presidida por Salustiano Olózaga, que tenía como finalidad estudiar el proyecto de plan ferroviario presentado por el ministro de Fomento Manuel Seijas Lozano. Dicho proyecto, como otros, no salió adelante, pero las conclusiones alcanzadas en esa comisión, *la Información parlamentaria de 1850*, inspirarían la legislación posterior. De hecho, este documento fue decisivo para la configuración del sistema ferroviario español; mucho más que el archifamoso *Informe Subercase*. *La Información parlamentaria* se construye sobre las intervenciones públicas de varios expertos a un cuestionario previo, entre los que había trece militares de alto rango. Uno de ellos fue el brigadier Manuel Monteverde Bethencourt que, en efecto,

planteó esa posibilidad. Ningún otro militar o informante dijo nada siquiera parecido. Tampoco nadie le replicó, lo que no resulta extraño dado su tenor. Merece la pena recoger íntegra esa intervención (Moreno, 1996: 106, *Información parlamentaria*, 1850: 172; subrayados míos):

“Lo que voy a decir, señores, no lo presento sino como una idea secundaria; pero acaso podría convenir que estudiáramos la anchura de los ferro-carriles de Francia y que las nuestras no tuvieran la misma; razón de esto es que, si por cualquier otro motivo llegara el caso de que sufriéramos una guerra de invasión, se evite que el material que los contrarios tengan puedan traerle y servirse de nuestros caminos de hierro como de un arma que se convierte contra nosotros: bien es verdad que los carriles pueden destruirse.”

Nótese que Monteverde no defiende la conveniencia de una anchura diferente, solo que “acaso” merezca la pena estudiar la cuestión. Él mismo plantea la principal (o una de las principales) objeciones: las vías pueden destruirse. Parece difícil defender una postura con menos convicción.

Es interesante observar que Monteverde apela a la diferente anchura sin pronunciarse sobre si debe ser mayor o menor. Este es un punto importante. La primera acción defensiva ante el avance enemigo sería destruir la vía propia, como el propio Monteverde afirma. Por supuesto, luego el enemigo podría reconstruirlas y adaptarlas a sus locomotoras. Y por eso lo deseable desde el punto de vista de la defensa española sería construir una vía más estrecha, pues el balasto sobre la que se sostendría la nueva vía no la soportaría. Una vía y un balasto más anchos solo supondrían un freno temporal, pues para solventarlo bastaría el desplazamiento de uno de los raíles hacia el interior o la colocación de un tercer rail; ambas operaciones son relativamente sencillas. Lo cierto es que las pocas veces en que los militares se pronunciaron sobre su *gauge* preferido (por ejemplo, el brigadier Piélagos en esa misma comisión) expresaron una opinión idéntica a la de los ingenieros; es decir, una vía ancha. Y esa no era la mejor opción para protegerse de una invasión. De todos modos, y como iremos viendo, las opiniones de los militares fueron sistemáticamente ignoradas hasta el siglo XX. Por ejemplo, el mismo Monteverde sugería que la línea del valle del Ebro se construyese en la orilla derecha del río para protegerla de una hipotética invasión, lo que tiene cierto sentido (*Información parlamentaria*, 1850: 171). Aquella vía se construyó en la orilla izquierda.

Según Moreno (1996: 106), el siguiente hito en la formación del mito vino con la publicación en 1854 en una revista francesa, *Le messenger de Bayonne*, de un artículo que abordaba la polémica del paso del Sistema Central por Segovia o Ávila. En él se afirmaba que el gobierno español había decidido el ancho de vía de seis pies castellanos para frenar el contrabando y por las consabidas razones militares. Ya sabemos que las motivaciones eran otras y muy anteriores, pero sorprende lo peregrino del argumento del contrabando. Como cualquiera podría saber (y más aún en Bayona) este no se realizaba por la vía férrea y parando en aduana, sino por caminos ignotos en los Pirineos. Sin embargo, el “imaginativo” artículo del *Messenger* fue reproducido poco después por otros periódicos españoles, haciendo gala del típico papanatismo que la prensa nacional hacía de cualquier noticia foránea. Pero no hubo más explicaciones en ningún periódico, y poco después, el 3 de junio de 1855, se aprobó la Ley de Caminos de Hierro.

A partir de este momento, el “mantra” del origen militar del ancho ibérico se reproduciría de forma acrítica, como una suerte de maldición bíblica. Se hicieron eco de él no solo periodistas y políticos, sino ingenieros tan competentes como Eduardo Marsitany. Lo más probable es que, careciendo de interés práctico, muchos optaron por creerlo por conveniencia o simple pereza. Actualmente, la página de la Real Academia de la Historia dedicada a la biografía de Juan Subercase (Lucena, s.f.) le atribuye la responsabilidad del error, lo que es cierto, pero añade que lo habría decidido así por, entre otras, razones “militares”. Parece una obligación moral de las futuras generaciones de historiadores, sobre todo los que sean profesores de secundaria, que desarmen de una vez esta leyenda urbana.

El diseño “radial” de la red ferroviaria

La creencia de que el diseño centralizado de la red ferroviaria española haya sido favorecido por el estamento militar tiene un sentido diferente porque no había una motivación estratégica clara. Para la defensa del territorio nacional un esquema ferroviario como el que finalmente se hizo, centralizado en Madrid, no era necesariamente mejor ni peor que otros. En su momento (la *Información Parlamentaria*) los militares resaltaron la importancia de facilitar la conexión de los puntos de entrada de los ejércitos invasores con el interior; pero esto se podría conseguir de muchas formas. Por ejemplo, se señaló la conveniencia de construir una “Y” con centro en Zaragoza y extremos en Irún, Portbou y Madrid. Pero desde esa estructura se puede plantear tanto un diseño radial como reticular. De hecho, el segundo sería preferible para la defensa, pues también se incidió en la conveniencia de que hubiera líneas paralelas a las fronteras y costas. De todos modos, las posibilidades eran muchas y nunca fueron concretadas porque ningún militar perfeccionó un plan ferroviario orientado expresamente a la defensa nacional.

No obstante, se arguye que los militares como grupo social y de presión habrían sido favorables al establecimiento de esa red centralizada (Bel, 2010: 100-122). Tal opinión tendría una base ideológica y no ajena a la economía. Serían otros grupos sociales los realmente interesados en un esquema “radial” compatible con el punto de vista dominante entre los cuerpos castrenses, los cuales realmente estarían más preocupados por cuestiones relacionadas con la unidad nacional³. El razonamiento padece de cierto presentismo. Es posible que una red ferroviaria centralizada satisficiera un ideario “nacional” del ejército y la burguesía. Pero de ahí a suponer que esas relaciones fueran percibidas del mismo modo en las que hoy las percibimos hay un considerable salto mental. En las décadas de 1840 y 1850 el ferrocarril era contemplado como la solución a problemas concretos de suministro de víveres, explotación de yacimientos y distribución de la producción de textiles o vino; no como un instrumento de poder dirigido a lograr alguna forma de cohesión social. La idea de que esa infraestructura viaria podía satisfacer esas expectativas pudo haber pasado por la cabeza de políticos y ciudadanos, pero no hay elementos para suponer que este asunto fuera mínimamente relevante.

³ No siempre se ve de este modo. Así, Nadal (1975: 48-53) pensaba que la red radial fue diseñada al servicio de intereses foráneos para, sobre todo, la extracción de sus riquezas minerales, siguiendo un modelo que era “tres cuartos” del impuesto en Chile por intereses extranjeros. Más allá de las comparaciones extemporáneas, de ser cierta su tesis la red radial sería contraria al ideario nacional y militar español. Pero no tengo conocimiento de que los militares sintieran ese tipo de inquietudes por las amenazas a la soberanía nacional en esta época.

La hipótesis de esos supuestos intereses nacionales tampoco se compadece con la falta de uniformidad ideológica del Ejército en esos años. La diversidad de trayectorias políticas de los militares, protagonistas de pronunciamientos de muy distinto signo, revela qué estamos aplicando una visión que, quizás, se correspondiera con la de períodos posteriores (en los que realmente tampoco existió una completa uniformidad), pero no con la de mediados del siglo XIX.

Por otro lado, una supuesta red “cohesionadora” no debería ser “radial”. Ante todo, debería ser extensa. Pero dado que existían severas restricciones financieras, lo fundamental habría sido alcanzar aquellos lugares que mantenían una mayor distancia con lo que por entonces se tuviera como “españolidad” (por ejemplo, el idioma castellano). Pues bien, este objetivo chocaba con el diseño centralista. Madrid está situada en una región de fronteras difusas, Castilla, que supuestamente representaba esas esencias nacionales. Desde casi cualquier punto de vista esa región era mucho más uniforme que el resto del país, y tenía menos problemas internos de comunicación terrestre. Si el ferrocarril hubiera tenido por finalidad promover la unidad (y uniformización) nacional, el esfuerzo constructor se habría dirigido a las comarcas más aisladas y diferenciadas que estaban situadas, sobre todo, en el norte peninsular; nunca en el “uniforme” espacio castellano. En el próximo epígrafe veremos que el cuerpo castrense (o una parte) era contrario a la construcción de vías que pasasen por algunas de esas regiones por precaución ante un nuevo alzamiento carlista; nada que ver con la cohesión nacional. Esto no es lo que cabría esperar de un ferrocarril con semejante misión homogeneizadora.

Pero el principal problema para comprobar (o refutar) esta hipótesis es que el modelo centralizado de la red ferroviaria nunca fue objeto de discusión. A mediados del siglo XIX contaba con un abrumador respaldo, lo que era bastante razonable en un país que ocupa el 85% de una península muy bien definida⁴. Las vías principales del comercio eran las señaladas por las carreteras principales, cuyo trazado se fue perfilando a lo largo del siglo XVIII. Por este motivo, y como se ha señalado muchas veces (por ejemplo, Artola 1978), las vías ferroviarias en España siguieron la ruta señalada por esas carreteras. También la ubicación de la capital en Madrid en el siglo XVI resultaba razonable (Pablo-Marti et al, 2022). E igualmente, el que fuera el centro de la red ferroviaria en el siglo XIX (Marti-Romero et al, 2021, Cordero, 1978). En resumen, el desarrollo de cualquier modelo distinto del centralizado hubiera sido chocante⁵.

Averiguar cuáles eran las posiciones de los militares ante un debate inexistente comporta una carga especulativa inabordable. Lo único que puede afirmarse con seguridad es que hacia 1850 la preferencia por el diseño radial era compartida por todos los grupos que tenían alguna capacidad de decisión (Barquín, 2012: 289-298). Y hasta donde se puede saber en un país con una opinión pública raquítica, era respaldado por el conjunto de la sociedad. Por tanto, sería poco menos que inevitable que los militares compartiesen esa opinión. Un grupo socio-profesional jerárquico con los mismos valores e intereses que la clase política (dirigente o no), y cuya extracción social era, por entonces, relativamente heterogénea, difícilmente podría haber tenido un punto de vista distinto en un asunto que, además, tampoco le era crucial. Todo esto es algo sobre el que la

⁴ Véanse, por orden cronológico, el proyecto ferroviario de Subercase, Azas y Campo de 1845 (Hernández Sempere, 1983: 23-30), los propuestos en la Comisión Olózaga (*Información parlamentaria*, 1850: sobre todo 191-244) y en los proyectos ferroviarios previos a la ley de 1855 (Mateo del Peral, 1978: 69-99).

⁵ Como chocantes son las afirmaciones de insigues historiadores sobre dicho modelo. Por ejemplo, la de Pierre Vilar (1958: 33) que lo calificaba como “absurdo geográfico”; eso sí, sin explicar por qué.

historiografía española no ha puesto el énfasis necesario, lo que ayuda a explicar el vuelo que se ha dado a la hipótesis del “error radial”; y la todavía más incierta responsabilidad de los militares en ese supuesto error. Ni como colectivo ni individualmente los militares hicieron esfuerzo alguno para que ese diseño centralizado se impusiese a sus, por otro lado, inexistentes alternativas.

Pero incluso hay motivos para pensar que la posición de los militares era menos “centralista” que la de otros grupos de presión. Uno de ellos se encuentra en la *Información parlamentaria* de 1850. Los trece militares convocados a la Comisión Olózaga respondieron de manera más o menos extensa el cuestionario; pero, en conjunto, su aportación al debate fue muy pobre. El informe más sustancial fue el presentado por el general Antonio Remón Zarco del Valle, del cuerpo de ingenieros militares, cuya trayectoria política, diplomática y militar le había hecho pasar por muchos cargos de responsabilidad. Hacia 1850 se encontraba en la cúspide de su carrera. El punto de vista de Zarco del Valle, que fue el primero en hablar, vino a ser el de la mayoría de sus colegas de armas⁶. Los militares consideraban muy útil para la defensa nacional la construcción de una red ferroviaria que permitiera el desplazamiento rápido de tropas hacia los lugares que se podrían ver comprometidos por un hipotético conflicto, es decir, las fronteras (sobre todo, la francesa) y las costas. Se aducía la conveniencia de que hubiese líneas perpendiculares a esos posibles frentes, pero también paralelas para facilitar el desplazamiento de un punto a otro del frente. También se defendió la conveniencia de que hubiera plazas fortificadas, vías de ancho uniforme, precios rebajados en el transporte en tiempos de paz, etc. Ni Zarco del Valle ni el resto de los militares consideraban que hubiese contradicción entre los objetivos estratégicos y económicos del ferrocarril; al contrario, veían la complementariedad. Incluso percibían la superioridad de este sobre las carreteras por la mayor facilidad con que se pueden destruir.

La Comisión de 1850 no interrogó a los expertos sobre la conveniencia de una red radial porque esta se daba por supuesta. Lo que hizo fue preguntar sobre la prioridad de las líneas que saldrían de Madrid. Obviamente, los militares señalaron la necesidad de construir las que llegaran a los puntos extremos de los Pirineos. Esta también era la prioridad señalada por los ingenieros ferroviarios y el resto de los expertos consultados. En realidad, ninguna de las observaciones realizadas por el cuerpo castrense contradecía frontalmente lo defendido por el resto de los convocados, y de forma expresa dejaron claro que los intereses estratégicos ligados a la defensa de la nación debían ponerse al servicio de una obra que era de naturaleza económica. Se asumía que el ferrocarril como instrumento para la defensa nacional sería importante, pero siempre supeditado a su principal uso como herramienta económica.

Una de las implicaciones de esta visión económica era el diseño centralista. Todos los informantes que se pronunciaron sobre él (no era necesario hacerlo pues venía implícito en el cuestionario) lo respaldaron. Solo hubo una excepción, el brigadier Francisco Luján, que participó en la Comisión por su prestigio como geógrafo y geólogo más que por su condición de militar. Este es el motivo por el que sus intervenciones aparezcan en varias sesiones. Luján presentó el único esquema de red ferroviaria que se apartaba de la centralidad, al menos formalmente. Defendía dos grandes líneas

⁶ Las opiniones de Zarco del Valle y Francisco Luján ante esa comisión fueron las únicas que se publicaron de forma separada, algo que también hicieron otros informantes civiles. Esta forma de autopublicidad no fue empleada por otros generales famosos, como O'Donnell y de la Concha, quizás porque, dada su condición de no-expertos, no creyeron haber dicho nada importante.

transversales que cruzarían una gran línea central desde Cádiz a Zaragoza. La primera iría desde Francia y Barcelona hasta Oporto tocando el eje central en Zaragoza. La segunda, enlazaría Alicante y Cartagena con Lisboa. Así pues, el diseño de Luján formaría algo así como una gran cruz de Caravaca invertida. No obstante, la red seguiría teniendo un centro “implícito” en Madrid, en el que la redistribución del tráfico hacia Este y Oeste se realizaría al Norte y Sur de la capital. En cierto modo, esto es lo que se hizo con la red real, supuestamente radial: muchas líneas principales no desembocan en Madrid porque se reunían antes en Alcázar de San Juan, Venta de Baños y otras localidades del interior. Es decir, el modelo reticular de Luján no dejaba de ser un modelo centralizado o, mejor dicho, arborescente.

Los motivos por los que Luján defendía este modelo de tan difícil definición eran estrictamente económicos. Las dos grandes arterias transversales seguirían el cauce de los grandes ríos de la península, lo que reduciría los costes de construcción y explotación, y conectaría el Atlántico con el Mediterráneo. El geógrafo Francisco Luján seguramente era más consciente que otros informantes sobre las dificultades orográficas del país, lo que explica su preferencia por las vías longitudinales.

El modelo de Luján no tuvo mayor trascendencia. Con la revolución de 1854 su proponente fue nombrado ministro de Fomento y su firma acompaña a la de la Reina en la Ley de Ferrocarriles de 1855, que no contenía ningún plan ferroviario. En los debates previos a su aprobación Luján se abstuvo de defender su modelo mientras se planteaban otros siempre de carácter central. En cualquier caso, es un dato cuando menos curioso que el modelo ferroviario menos centralista de la España del siglo XIX fuera el defendido por un militar madrileño que formó repetidas veces parte del gobierno “de Madrid”. Dada la extrema uniformidad de las posiciones de todos los grupos a favor del centralismo, cabe preguntarse si el estamento castrense no fue, quizás, el menos centralista de todos. Como quiera, y como hemos visto y seguiremos viendo, la opinión de los militares nunca era importante.

Los accesos transpirenaicos a Francia

Desde el primer momento, la unión entre Madrid y Francia por Irún-Hendaya fue considerada como la más urgente de las líneas de la red ferroviaria española. Esa unión se logró en agosto de 1864, nueve años después de la aprobación de la ley de 1855. Al contrario de lo que muchas veces se afirma, esa ley no planificó ni esa ninguna otra línea, pues no incluía ningún plan ferroviario. No era necesario. En los debates de esa ley y en los cuatro proyectos presentados desde 1848, siempre se remarcó la importancia del ferrocarril Madrid-Irún (o Cádiz-Irún) por delante de la línea Barcelona-Portbou u otras. También desde el primer momento los capitales franceses mostraron su interés por esa línea, sobre cuyo trazado por Valladolid, Burgos y Vitoria nunca hubo verdadera discusión⁷. Cuando el ferrocarril se abrió en su completa extensión el movimiento de mercancías y viajeros enseguida demostró que había tráfico suficiente, lo que no dejaba de ser una feliz excepción en el triste panorama ferroviario de España.

⁷ No así sobre el lugar de paso del Sistema Central. De hecho, la conexión de Madrid con Francia no se alcanzó hasta 1864 debido a las dudas y dificultades de la construcción en la ruta hacia Ávila, que se repitieron en Guipúzcoa. De todos modos, la compañía francesa del *Midi* no terminó la conexión de Hendaya con Burdeos hasta enero de 1864, de modo que una mayor rapidez en la construcción en España tampoco hubiera aportado mucho.

La apertura de la otra gran conexión con Francia, la de Portbou, se retrasó hasta enero de 1878. Y eso a pesar de que desde marzo de 1862 Barcelona estaba unida a Gerona por un ferrocarril, de modo que alcanzar la frontera francesa solo requería la construcción de una línea de menos de 70 kilómetros por un terreno que, sin ser fácil, tampoco tenía las complicaciones del lado occidental de los Pirineos. La construcción de esa pequeña línea requirió tres lustros debido a todo tipo de imprevistos financieros (Cobos, 2012: 6-7). Más allá de esos problemas, el hecho de que la conexión oriental avanzara más despacio que la occidental tiene una obvia explicación de fondo: era menos valiosa. Irún atraía el tráfico del centro, sur y oeste peninsular y lo despachaba hacia París. Portbou solo era capaz de atraer el tráfico de Cataluña y, hasta cierto punto, Valencia, pues la salida de Aragón más sencilla era por Tudela e Irún. Aún más importante, la disposición de las líneas francesas hacía que desde Portbou el despacho hacia París y los grandes centros de Europa fuera más complicado que desde Irún; salvo, obviamente, hacia Italia y Suiza. Una nueva línea, un ferrocarril directo París-Barcelona-Madrid por Portbou podría haber acortado la distancia entre las dos capitales españolas y el resto de Europa; pero nunca se hizo realidad. España y Francia mantuvieron largas negociaciones sobre otros posibles “directos” que cruzarían los Pirineos al oeste de Portbou, pero, como veremos, tampoco cuajaron por su dudosa rentabilidad, entre otros motivos. En resumen, Irún nunca tuvo una verdadera competencia a la hora canalizar el tráfico ferroviario español hacia o desde Europa.

Tal y como se puso de manifiesto en la Comisión Olózaga, la posición del estamento militar hacia los accesos de Portbou e Irún nunca fue obstruccionista. En primer lugar, porque de forma poco menos que unánime se aceptaba que los intereses estratégicos debían supeditarse a los económicos. Pero, además, porque los propios militares demandaban la construcción de esas líneas. Como España carecía de ambiciones territoriales, su ejército observaba los Pirineos como un baluarte defensivo. También se asumía que el paso de ejércitos invasores por los extremos de la cordillera sería poco menos que inevitable. En consecuencia, era importante contar con líneas ferroviarias que movilizasen la tropa hacia esos puntos. Pero eso era, precisamente, lo que proponían ingenieros, economistas y políticos. De ahí que las observaciones de los militares fueran dirigidas hacia temas laterales, como fijar los lugares desde los cuales agrupar efectivos y organizar la defensa.

Fuera de Irún y Portbou, nunca ninguno de los accesos a Francia por los Pirineos encontró una justificación económica realmente convincente. Ni había ni se esperaba de ellos el tráfico necesario para la construcción de unas vías que se preveían muy caras. Por supuesto, las autoridades y los órganos de representación local o regional, como las diputaciones navarra y aragonesa, no tuvieron problemas en “encontrar” tales argumentos⁸. Pero los ingenieros ferroviarios y, en general, todos los responsables políticos eran plenamente conscientes de su absurdo. La historia de esos accesos ferroviarios debería contarse como la de las razones por las que algo que nunca debió haberse hecho realidad, sin embargo, se hizo. Si el estamento militar hubiera sido responsable de la no-construcción de esas líneas, la España liberal tendría hacia él una deuda. Pero tampoco parece que fuera el caso.

⁸ Santiago Parra (1988) hace una detallada exposición de las iniciativas aragonesas a favor del Canfranc, que comienza en 1853 con un célebre folleto: *Los aragoneses a la nación española*.

Los Pirineos se yerguen como una cordillera abrupta en sus dos vertientes sur y, aún más, norte; y casi desde los mismos mares que la cierran. Con las tecnologías existentes desde mediados del siglo XIX era posible ascender gran parte de los puertos de montaña abiertos desde tiempos remotos, pero incurriendo en costes elevados por el mayor consumo de carbón en las pendientes fuertes. Por eso cualquier rodeo por Irún o Portbou acababa siendo mucho más económico. Por lo demás, el viraje proteccionista de los dos países a partir de 1880 y los progresos técnicos en la navegación a vapor introdujeron nuevos obstáculos al tráfico ferroviario en cualquiera ruta. Solo con la introducción de la tracción eléctrica en el siglo XX los transpirenaicos pudieron ser una opción viable. Pero entonces la competencia de camiones y automóviles anuló la ventaja de la menor distancia. En definitiva, en ningún momento se dieron las circunstancias tecno-económicas adecuadas para la construcción de accesos transpirenaicos.

Con todo, su construcción se hubiera podido justificar por dos motivos accesorios: la saturación de Portbou o Irún, y la reducción de los costes totales de transporte entre Francia y España en ciertos recorridos regionales. Estos argumentos tampoco eran verdaderamente convincentes. El tráfico de Portbou siempre estuvo muy lejos de la saturación. Irún-Hendaya sí tenía un tráfico intenso que, de todos modos, se pudo gestionar. Resulta revelador que la única línea más o menos alternativa a Irún que terminó construyéndose, Canfranc, no pudo captar siquiera una parte menor de ese tráfico. Podría argüirse que estaba demasiada alejada y que otra línea más cercana, como Los Alduides o Roncal, podría haberlo hecho. Pero tanto una como otra no se hicieron, sobre todo, porque tenían importantes problemas en su diseño e implicaban el ascenso a cotas no mucho más bajas que Canfranc.

En particular, el ferrocarril de Los Alduides generó una extensa literatura panfletaria que resulta incomprensible a la luz de sus muchos y notorios inconvenientes. Ante todo, España habría perdido los ingresos derivados del paso del tren por Irún y su conexión con Pasajes, pues la estación internacional necesariamente habría de situarse en Francia y con conexiones con puertos franceses; así pues, el daño económico a Guipúzcoa habría sido considerable. El ferrocarril de Los Alduides proporcionaría una conexión más económica con Madrid por la menor distancia y el perfil menos duro, pero lo haría al precio de no atravesar ninguna ciudad importante, salvo Pamplona (que realmente no lo era). El otro proyecto navarro, el ferrocarril del Roncal, era una opción más razonable (o menos irrazonable) porque comportaba menores costes de construcción. Pero los problemas de fondo eran los mismos: fuertes pendientes, inexistencia de estaciones relevantes en España (ni siquiera, Pamplona) y la inevitable dependencia francesa.

Así pues, ni por la saturación de Irún ni por el ahorro de costes la construcción de trenes transpirenaicos estaba económicamente justificada. Sin embargo, en la década de 1920 se inauguraron dos accesos ferroviarios fronterizos, Canfranc y Puigcerdà. Como cabía esperar, los dos tuvieron muy poco tráfico. En la línea de Canfranc el derrumbe de un pequeño puente en 1970 en el lado francés fue la excusa de la que se sirvieron las autoridades galas para cerrar la línea de *facto*, cierre que dura hasta hoy. La línea de Puigcerdà sigue abierta, pero el tráfico ferroviario internacional que pasa por ella es casi nulo. En realidad, Puigcerdà solo es la última parada de la línea R3 del *Rodalies* (Cercanías) de Barcelona. La situación actual de esas dos líneas ofrece la perspectiva correcta sobre lo que realmente fueron: proyectos ingenieriles sin sentido. El punto es que la ausencia de motivos económicos convincentes para su apertura exige la búsqueda de argumentos de otra naturaleza. Y entre ellos se encontrarían, o no, los estratégicos.

El primer plan ferroviario aprobado por las Cortes fue el contenido en la ley ferroviaria de 1870 en el que solo se contemplaba una línea transpirenaica por el Pirineo Central. Con ello excluía el resto de las propuestas realizadas por las diversas comisiones de ingenieros formadas en los años previos, y en particular la de Los Alduides (Larrinaga, 2002 y 2016: 52-68). De todos modos, esa línea no estaba definida; se planteaba llegar a Francia o bien por Canfranc o bien el curso alto del río Cinca. Varios estudios en los siguientes años descartaron la segunda opción. Sin embargo, en el nuevo plan ferroviario contenido en la ley de 1877 se volvieron a plantear dos posibilidades: Canfranc y un ferrocarril por el Valle de Arán (Vidal i Raich, 1999: 86-89). A su vez, este tendría dos posibles salidas hacia Francia (norte y oeste del valle). La línea exigiría la construcción de un gran túnel en Vielha desde el que se descendería por el río Noguera-Pallaresa, que nace en el propio valle, hasta Lérida.

Es interesante observar que este ferrocarril aranés fue el único que nunca recibió objeciones serias de las autoridades militares. El Valle de Arán es la única gran comarca pirenaica española situada en la vertiente norte de los Pirineos; de hecho, el río Garona también nace aquí. Estratégicamente es el mejor lugar para un ferrocarril fronterizo porque la defensa de la vía se realizaría desde una posición elevada y su inutilización sería sencilla. Sin embargo, la influencia castrense no sirvió de nada, y el valle nunca vio pasar al tren. En realidad, esto tampoco resulta extraño teniendo en cuenta su pobreza y escaso interés económico; pero lo mismo se podría decir de las comarcas aledañas y, en realidad, de todo el Norte de las provincias de Huesca y Lérida.

Los militares manifestaron cierta disconformidad con la construcción del ferrocarril de Canfranc. El episodio más conocido ocurrió en 1880 con el informe desfavorable de la Junta Consultiva de Guerra que suscitó una airada protesta institucional en Aragón. Lo cierto es que esa posición apenas tuvo consecuencias. El informe no solo contradecía uno anterior de 1865, sino la opinión del presidente de la propia Junta (Parra, 1988: 112-120). En el debate sobre la conveniencia estratégica de aquel tren incidían varias cuestiones, como sus posibles alternativas a Este y Oeste. El estamento militar defendía la opción del Valle de Arán y se mostraban muy hostil a otras dos posibles líneas cercanas al Canfranc, el ferrocarril del Roncal y el de Noguera Pallaresa por el túnel de Salau (nunca construido), en los dos casos por su difícil defensa (Vidal i Raich, 1999: 66-77). Así pues, más que una oposición cerrada a Canfranc existía un orden de preferencia, en el que esa línea ocupaba una posición intermedia entre Arán por un lado, y Roncal y Noguera Pallaresa por otro. De cualquier modo, las objeciones de la Junta fueron mayormente ignoradas y la ley concesionaria fue aprobada a comienzos de 1882. Los recelos militares se resolvieron con la construcción de algunas obras defensivas, especialmente el Castillo de Arañones, que resultaron más onerosas de los esperados (Parra, 1988). Es un dato relevante que en 1882 ni siquiera se habían establecido conversaciones con las autoridades francesas sobre el cruce de la frontera⁹. Es decir, se emprendió la construcción de la línea por una compañía en todo dependiente de *Norte (Sociedad Anónima Aragonesa)* sin tener la seguridad de que podría no tener continuidad en Francia. Todo hace pensar que el Ministerio de Fomento era muy sensible a las presiones locales.

⁹ Si bien acababan de comenzar las obras de la línea Pau a Oloron, desde donde, en su caso, arrancaría la línea a Canfranc. Seguramente es un hecho relevante que el presidente de la Compañía Norte de España, designado en enero de 1881 por su homónima francesa, era Juan Barat y Priou, que era natural de Oloron (Cobos y Martínez Vara, 2012: 9).

La incapacidad de los militares para influir en los trazados se reveló de forma palmaria dos años más tarde. En 1884 España y Francia iniciaron conversaciones sobre los enlaces ferroviarios transpirenaicos. Las autoridades francesas defendían el ferrocarril del Roncal por su menor coste con respecto a Los Alduides y un mejor enlace con sus propias líneas. Además, proporcionaría una unión más directa con el centro peninsular. Sin embargo, las autoridades españolas se mostraron tenazmente aferradas a la línea de Canfranc cuya construcción ya había comenzado. Esta preferencia se explica por el deseo del Gobierno español de promover el desarrollo de la “leal” Huesca, en la misma medida en la que desconfiaba de la Navarra carlista. Además, el Roncal exigía obras importantes. Así pues, las negociaciones estaban estancadas y quizás no hubieran llegado a buen puerto si Francia no hubiera expresado su interés por otro enlace, el del río Noguera Pallaresa por Salau. Con ello buscaba una comunicación más directa con sus colonias en el Norte de África. Desde la perspectiva española esa línea carecía de interés porque atravesaba comarcas poco pobladas y sin valor económico. Además, las autoridades militares españolas veían en ella amenazas estratégicas. Era un ferrocarril colonial, de difícil defensa por la ubicación de la frontera, y que atravesaba comarcas con cierta presencia carlista (que, por cierto, no existía en el Valle de Arán). En resumen, era la peor opción posible desde la perspectiva militar española.

Pese a ello, el convenio alcanzado entre los dos países a finales de 1884 contemplaba la construcción de esa línea y de la de Canfranc, en lo que era un claro *quid pro quo* entre los dos gobiernos. Los intereses estratégicos franceses quedarían salvaguardados con Salau, así como los intereses económicos españoles con Canfranc. Lo cierto es que tanto unos como otros eran cuestionables. Desde la perspectiva francesa la utilidad de la línea del Noguera Pallaresa era dudosa dado que exigiría el paso por otra nación y, luego, el cruce del mar; lo que, al fin, se podía hacer igualmente desde Marsella o Tolón. Desde la perspectiva española el tráfico por Canfranc difícilmente haría económicamente viable la línea, si bien se confiaba en que la fuerte expansión del comercio mutuo en los años previos continuaría y solventaría los problemas de falta de rentabilidad. La realidad fue la contraria: el fin de la filoxera, el auge del proteccionismo y los avances en la navegación de vapor menguaron el comercio mutuo. En cualquier caso, de lo que no hay ni rastro es de la satisfacción de los intereses estratégicos españoles. El convenio establecía la construcción de dos líneas, una más o menos defendible con el auxilio de ciertas obras y otra no defendible.

Pese a su extensa publicitación, el convenio nunca llegó a ratificarse ni por el parlamento francés ni por el español, por lo que no fue vinculante. En los siguientes lustros la construcción de la línea de Canfranc avanzó con más o menos celeridad gracias a las subvenciones y pese a las dificultades del terreno. En cambio, la línea del Noguera Pallaresa siguió siendo un mero proyecto. La firma de un nuevo convenio internacional en 1893 no desatascó la situación. En España la línea de Canfranc alcanzó Jaca, con lo que satisfacía parcialmente las aspiraciones de las instituciones aragonesas. En cambio, no se tendió ni un solo rail en el Noguera Pallaresa, que era la línea que interesaba al gobierno francés. Como sería de esperar, este no atendió los requerimientos de su homónimo español, lo que no dejaba de ser una respuesta lógica al incumplimiento del principio de simultaneidad en las obras contemplado en el convenio; y, más que nada, al *quid pro quo* subyacente. En los dos países la complicada situación hacendística hacía difícil tomar una decisión valiente.

Esta situación cambió a comienzos del siglo XX por dos motivos. Por un lado, la aparición de una nueva tecnología, la tracción eléctrica, que reducía de forma notable el coste del ascenso en fuertes pendientes. Por otro lado, hubo un cambio en las prioridades francesas que abandonaron la pretensión de que España construyera la línea de Noguera Pallaresa por Salau. En su lugar, propusieron la construcción de un ferrocarril entre Foix y Barcelona por Ax-les-thermes, Puigcerdà y Ripoll. Desde la perspectiva española el proyecto era mucho más sensato porque el tramo Barcelona-Ripoll ya estaba construido; era gran parte del antiguo ferrocarril minero de San Juan de las Abadesas. Solo habría que construir la complicada conexión entre Ripoll y Puigcerdà, que, de todos modos, encontraba algunos incentivos nuevos en el turismo de la estación de La Molina y el Santuario de Nuria (que exigiría un ramal propio). Los militares españoles encargados de evaluar las líneas proyectadas emitieron un dictamen en 1904 en el que consideraron que la nueva línea, como la de Canfranc, encerraba una potencial amenaza; pero no había ni rechazo ni aprobación, sino una sucesión de recelos y argumentos a favor y en contra que culminaban con la petición de que se estableciera un convenio distinto en cada línea. No se establecían vetos (Parra, 1988). Puede que las presiones militares fueran responsables de que no se construyera una estación única, como se preveía inicialmente, sino dos; pero esto era lo habitual en las fronteras. Sin embargo, no se planteó la construcción de obras defensivas como sí las había en Canfranc.

El convenio internacional (el tercero en 20 años) firmado en 1904, aun contemplaba la construcción de la línea de Salau, pero no se establecían plazos, como sí los había en las de Canfranc y Puigcerdà. Pese a la concesión de generosas subvenciones públicas, la iniciativa privada se mantuvo ausente no solo de la línea del Noguera Pallaresa, sino también de la de Ripoll y Puigcerdà, de la que algunos esperaban (ilusoriamente) grandes beneficios. Como el Estado se había comprometido con Francia en su construcción, decidió asumirla directamente. Pero varias dificultades técnicas y la falta de verdadero interés (sobre todo en el ferrocarril de Salau) hizo que se llegara a 1914 sin que estuviera acabada ninguna de las tres líneas en juego. Entonces, el estallido de la guerra paralizó todas las obras. Una vez finalizada se retomaron, y en 1922 pudo inaugurarse el ferrocarril de Ripoll a Puigcerdà y en 1926 el de Huesca a Canfranc. Incluso el ferrocarril “maldito” del Noguera Pallaresa por Salau logró unir Lérida con la cercana Balaguer en 1922, aunque por entonces ya era evidente que nunca alcanzaría la frontera (Vidal i Raich, 1999: 130-158).

El asalto al poder del general Miguel Primo de Rivera en 1923 facilitó la construcción de las últimas obras del Canfranc; que, de todos modos, seguramente se habrían concluido. Pero es probable que sin ese impulso político nunca se hubiese emprendido otra reforma de enorme coste y (como siempre) muy dudosa rentabilidad: la electrificación (Cuellar, 2012: 75-76) y el estrechamiento de la vía del ferrocarril de Puigcerdà a Barcelona. Las esperanzas puestas en el proyecto eran grandes, pero una vez inaugurado en 1929 los resultados no fueron los previstos¹⁰. La coincidencia de la Gran Depresión y, más tarde, la guerra mundial, arruinaron esas expectativas (Vidal i Raich, 1999: 157-165). Pero es un detalle anecdótico e interesante que precisamente fuera un gobierno militar el que aprobara la uniformización de la vía española con la europea, e incluso su electrificación.

¹⁰ Los resultados de explotación hasta 1935 pueden consultarse en Pascual, 2016. En resumen, el tráfico de viajeros creció de forma sostenida, pero no el de mercancías.

El contraejemplo: el ferrocarril Santander-Mediterráneo

Pero hubo otra actuación ferroviaria del gobierno de Primo de Rivera de mucho más calado y que conecta con los problemas estratégicos sobre los que los militares venían reflexionando desde hacía décadas: el ferrocarril Santander-Mediterráneo¹¹. Pergeñado en la década de 1870, su rasgo más característico fue la indefinición de objetivos, que se trasladó a la de recorridos. Inicialmente debía proporcionar una vía de comunicación entre Santander y la Meseta que fuera alternativa (es decir, competidora) del antiguo ferrocarril de Isabel II, absorbido por Norte y supuestamente supeditado a los intereses de Bilbao. Pero sobre esa base inicial fueron surgiendo potenciales usos como el acceso a balnearios, minas y comarcas agrícolas, así como hipotéticos trazados hacia Madrid y Soria (y desde aquí a la línea del Roncal). Se elaboraron proyectos que contaron con el respaldo de instituciones como las diputaciones de Santander, Burgos y Soria. Todos toparon con el mismo problema esencial común a los ferrocarriles de Los Alduides, Canfranc y Puigcerdà: no había tráfico que justificara unas obras que se preveían muy complicadas.

Pero a comienzos del siglo XX surgió un nuevo actor: el Ejército. Aunque el acceso rápido a la frontera era la principal de las funciones que debía cumplir el ferrocarril, el desarrollo de las técnicas militares revalorizó la idea de una línea paralela a la frontera francesa situada a una distancia prudente del frente. Esa línea bien podría ser, en parte, el Santander-Mediterráneo, siempre que el cruce de la cordillera se hiciera por la comarca burgalesa de las Merindades, que conectaba con Bilbao. De este modo, aquel interminable proyecto encontró un nuevo uso, con solo una ligera modificación (otra más) del recorrido. No obstante, los informes desfavorables sobre su trazado y, como siempre, la inexistencia de tráfico potenciales, hicieron que el proyecto no encontrara inversores, pese a la cuantía de las subvenciones prometidas. Con el estallido de la Primera Guerra mundial fue abandonado sin que hubiera salido a concurso la concesión definitiva.

Acabado el conflicto el proyecto tuvo que replantearse precisamente por su supuesto interés estratégico. La guerra había revalorizado el ferrocarril como línea de retaguardia; pero también había puesto sobre la mesa los problemas de movilizar equipos grandes en grandes recorridos. Ello exigía un *gauge* mayor del métrico inicialmente previsto en el proyecto prebélico, y esto era un problema importante porque un ferrocarril de ancho ibérico discurriendo por aquel terreno complicado exigiría obras de fábrica más caras de las inicialmente previstas, con lo que su rentabilidad se vería aún más comprometida. Así que, paradójicamente, el creciente interés del Ejército por ese ferrocarril no solo no facilitaba su construcción, sino que era un nuevo obstáculo.

Pero fue en este momento cuando Miguel Primo de Rivera se hizo con el poder. La aprobación del Estatuto Ferroviario y la creación de la Caja Ferroviaria, instrumentos del Estado para intervenir y financiar las compañías privadas, proporcionaron los recursos necesarios para llevar adelante una línea ferroviaria en la que las dudas sobre su rentabilidad económica fueron completamente aparcadas. Con el auxilio del Estado la nueva línea se construyó con inusitada rapidez, pero solo hasta las estribaciones de la Cordillera Cantábrica, hasta un punto intermedio entre los villorrios de Ciudad y Dosante.

¹¹ Existe una bibliografía corta pero suficiente sobre este desafortunado ferrocarril (Olaizola y Cobos, 2009; Díez González, 2011; Dobeson, 1988; Barquín, 2012). Quizás los dos elementos sobre los que quizás se debiera haber incidido más son el pésimo trazado del ingeniero Ramón de Anguiana y la imposibilidad de que fuera económicamente viable.

El elevado coste de la inversión y las dudas sobre el lugar de paso de la Cordillera Cantábrica detuvieron el proyecto. Solo en 1935 se aprobó el tramo final hasta Santander, pero un año después estalló la guerra civil. Una vez que esta acabó, las obras avanzaron a un ritmo languideciente por falta de recursos públicos. Con todo, hacia 1960 la parte mollar estaba terminada, incluido el famoso túnel de La Engaña. Pero para entonces la evolución del régimen le había llevado a anteponer los objetivos económicos a los estratégicos. En particular, y en lo relativo a las líneas ferroviarias, fueron tomadas en consideración las recomendaciones del Informe del Banco Mundial de 1962 que proponían el cierre de líneas deficitarias y la paralización de proyectos sin futuro. La construcción del Santander-Mediterráneo se detuvo. Más tarde, en 1985, el ferrocarril que operaba en Castilla se clausuró dentro del Plan Barón de cierre de líneas deficitarias. De hecho, esa línea Ciudad-Dosante-Soria era la más deficitaria de todo el país.

Conclusiones

Así pues, ¿qué queda de este tema de investigación? En el campo de la Historia Contemporánea no demasiado, aunque quizás sí en los de la Sociología y la Didáctica. Merece la pena volver la mirada al contexto en el que sucedieron los acontecimientos. En 1833 en España se instauró un régimen liberal que se mantuvo hasta 1923. Antes que una opción económica era una opción política definida por la soberanía popular, la división de poderes y el Estado de Derecho. Individualmente, los militares desempeñaron un papel mucho más destacado del que quizás debieran haber tenido, pero esto no pervirtió la esencia liberal del régimen. Durante esas nueve décadas el poder del Estado fue, ante todo, un poder civil. Las decisiones técnicas eran tomadas por servidores públicos que se servían de criterios técnicos. Por supuesto, muchas veces interferían opiniones políticas poco razonables e incluso intereses ocultos; pero la influencia del Ejército estaba circunscrita a su propio campo.

Por esta razón las consultas a militares sobre cuestiones ferroviarias fueron tan irrelevantes. En algunos temas, como el ancho de vía o el diseño general de la red, no dijeron nada o se remitieron a las opiniones de ingenieros o políticos. Con el problema de los transpirenaicos sí expresaron opiniones que no necesariamente tenían que ser contrarias a la construcción de accesos, ni contrarias a las de los técnicos, ni inamovibles. Cualesquiera que fueran, los convenios internacionales ignoraron lo que el Ejército español deseaba; no así el Ejército francés. La inviabilidad económica de los primeros convenios derivó en una solución (Canfranc-Puigcerdà) más o menos aceptable para los militares, pero, sobre todo, satisfactoria para los supuestos intereses económicos de Aragón y Cataluña. Es significativo que cuando el Ejército llegó al poder con Primo de Rivera los intereses económicos se impusieron a los militares en Puigcerdà. E incluso en el fallido Santander-Mediterráneo el fuerte impulso inicial derivó en la ralentización de la construcción de la línea y su paralización *sine die*. En resumen, el papel de los militares en la construcción de la red ferroviaria española recorrió el camino que va desde la irrelevancia hasta la claudicación. Como diría el gran Sabina: “emociones fuertes buscadlas en otra canción.”

Bibliografía

- Artola, Miguel (1978) “Introducción” en Artola, Miguel (dir). *Los ferrocarriles en España, 1844/1943. 1. El Estado y los ferrocarriles*. Banco de España: 13-27
- Barquín, Rafael (2016) “Castillos en el aire, caminos de hierro en España. La construcción de la red ferroviaria española”. *Revista de la historia de la economía y la empresa*, 10: 289-317.
- ____ (2012) “El corredor transversal Santander-Mediterráneo” en Aguilar, Inmaculada (coord.) *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: El Camp de Morvedre*: 161-178
- Barquín, Rafael y Carlos Larrinaga (2020) “Los límites de la intervención pública. Ingenieros de caminos y ferrocarriles en España (1840-1877)” *Historia y política*, 43: 27-56.
- Bel, Germà (2010) *España, capital París*. Destino.
- Cobos Arteaga, Francisco de los y Tomás Martínez Vara (2012) “Los Pereire y las Compañías de Norte de España y Midi en la definición de las conexiones ferroviarias franco-españolas 1832-1907” *VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria: 1-19
- Comín, Francisco et al. (1999) *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, vols. I y II, Anaya.
- Cordero, Ramón (1978) “La construcción”. En Artola, Miguel (dir). *Los ferrocarriles en España, 1844/1943. 1. El Estado y los ferrocarriles*. Banco de España: 197-265.
- Cuéllar, Domingo (2012) “Los inicios de la electrificación en los ferrocarriles españoles (1907-1941)” en Cuéllar, Domingo y Andrés Sánchez Picón (eds) *Catenaria- La electrificación ferroviaria en perspectiva histórica*. Fundación de los Ferrocarriles españoles: 57-97
- Díez González, Fernando, (2011) “La Historia del ferrocarril” en Moreno Gallo, Miguel Ángel (coord.) *Santander-Mediterráneo. El ferrocarril que perdió el norte*. Dossoles: 13-168.
- Dobeson, Kenneth M., (1988) *El Ferrocarril Santander Mediterráneo*. Aldaba.
- Hernández Sempere, Telesforo Marcial (1983) *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1879*. Ayuntamiento de Valencia.
- Información parlamentaria hecha por la comisión de ferro-carriles nombrada por el Congreso de los Diputados en 10 de Enero de 1850* (1850). Imprenta Nacional.
- Larrinaga, Carlos (2002) “El ferrocarril del Norte y su enlace transpirenaico a mediados del siglo XIX”, *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, 3-4: 80-197.
- ____ (2018) “Los ferrocarriles transpirenaicos a mediados del siglo XIX (1844-1885). Entre el deseo y la realidad”. *Revista de Historia Industrial*, 27 (72): 51-79.
- Lucena, Manuel (s. f.) *Juan Subercase Krets*. Biografías de la Real Academia de la Historia. <https://dbe.rah.es/biografias/20961/juan-subercase-krets>
- Martí-Romero, Jaume, Adrià San-José, and Jordi Martí-Henneberg (2021) “The Radiality of the Railway Network in Spain during its Early Stages (1830–67): An Assessment of its Territorial Coherence.” *Social Science History* 45.2: 363-389
- Martykánová, Darina (2021). “Técnica e ingeniería en España: una obra enciclopédica para la historia de los ingenieros”. *Ayer*. 123 (3): 307–321.
- Martykánová, Darina y Juan Pan Montojo (2020) “Los constructores del Estado. Los ingenieros españoles y el poder público en el contexto europeo (1840-1900)” *Historia y política*, 43: 57-86
- Mateo del Peral, Diego (1978) “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)” en Artola, Miguel (dir.) *Los ferrocarriles en España*, vol. 1. Madrid, Banco de España: 31-159.

- Moreno Fernández, Jesús (1996) *El ancho de vía en los ferrocarriles españoles*. Toral.
- Nadal, Jordi (1975) *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel.
- Núñez del Prado, Joaquín (1856) “Noticia del fallecimiento de Juan Subercase Krets”, en *Revista de obras públicas*, 4, t. I (9) 99-102
- Olaizola, Juan José, y Francisco de los Cobos (2009) “El ferrocarril de Santander al Mediterráneo”, *Revista de Historia Ferroviaria*, 11: 7-58.
- Pablo-Martí, Federico, Ángel Alañón-Pardo y Rafael Myro (2022) “The choice of Madrid as the capital of Spain by Philip II in the light of the knowledge of his time: A transport network perspective”. *PLoS ONE* 17 (6)
- Parra Mas, Santiago (1988) *El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos*. Fundación de los ferrocarriles españoles.
- Pascual i Domenech, Pere (2016) *A ferrocarril a Catalunya (1948-1935)*. Eumo.
- Sáenz Ridruejo, Fernando (1990). *Ingenieros de caminos del siglo XIX*. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- ____ (1993) *Los ingenieros de caminos*. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Subercase, Juan, Calixto Santa Cruz y José Subercase (1844) *Informe dado en 2 de noviembre de 1844 por una Comisión de Ingenieros...* *Gaceta de Madrid* 28, 29, 30 y 31 de enero y 16 de febrero de 1845.
- Suso, Iñaki (2003) “Un proyecto de ferrocarril transpirenaico por Navarra en el siglo XIX el del valle del Roncal” *Huarte de San Juan. Geografía e historia*, 10: 85-108.
- Urquijo Goitia, José Ramón de, y Manuel Espadas Burgos (1984). *La Revolución de 1854 en Madrid*. CSIC.
- Vidal i Raich, Esther (1999) *Fronteras y ferrocarriles: génesis, toma de decisión y construcción de carriles transpirenaicos (1844-1929)*. Espai/Temps, Universitat de Lleida.
- Vilar, Pierre (1958) *Historia de España*, Crítica