

Este interesante libro pertenece a una colección iniciada por los Archivos Económicos del Crédit Lyonnais que ofrece a los investigadores fuentes primarias de investigación. En las cinco publicaciones con que de momento cuenta la colección, se recogen los informes que, al banco y a sus accionistas, ofrecía el que pudiera denominarse su servicio de estudios (DEF: Direction des Études Financiers du Crédit Lyonnais). *Empresas aeronáuticas (1909-1945)*, *Industria cinematográfica (1906-1956)*, *Ródano-Alpes, tierra de industrias en la Belle Époque, 1899-1914* y *La industria del automóvil, 1905-1971*, preceden a la obra que presenta Caron sobre las compañías ferroviarias francesas antes de su nacionalización en 1937.

Caron presenta dichos estudios dado su conocimiento profundo del sector en Francia y los aclara e introduce, ofreciendo el contexto histórico. El trabajo es ingente y de gran interés para un público especializado, pues la descripción es minuciosa y detallista. Aunque no falte el análisis, el autor busca de intento respetar la fuente que es la gran protagonista del libro y del conjunto de la colección. No se trata de una mera transcripción completa de todos los informes, sino de la presentación a los investigadores de una valiosa fuente documental. Este objetivo se cumple de modo admirable. Es conocido que este “Servicio de Estudios” elaboró informes sobre empresas españolas de interés para el capital francés y sería del todo deseable que, algún día, estos tengan cabida en un volumen de la colección.

El autor organiza en cuatro partes los informes que los anónimos estu-



*Les grandes compagnies de chemin de fer en France, 1823-1937*

---

**Autor:** François Caron  
**Editorial:** Librairie Droz S. A.,  
Genève, (2005).  
**Páginas:** 411  
**ISBN:** 2-600-00942-6

[244]

diosos de la DEF escribieron sobre el ferrocarril y que titula: las compañías hasta 1883; las compañías en la Gran Depresión, 1883-1899; los años 1900-1913 y, por último, los años 1914-1937. Las dos primeras son mucho más extensas, lo que refleja también una mayor disponibilidad de trabajos que las dos restantes, y el autor las ha acompañado de una conclusión que falta en las dos últimas. En la introducción, una página y media, se presenta la fuente documental –tipos de informes–, así como la organización de la misma en el libro, pero se echa en falta un mayor análisis crítico de la propia fuente. El lector agradecería conocer si existió algún tipo de relación entre las empresas ferroviarias francesas y el Crédit Lyonnais o si los datos e informaciones que utilizaron en su elaboración son fiables. Sólo en la última página del libro puede encontrarse algo aproximado a lo que acaba de señalarse. Dice Caron que la DEF dirige una *mirada neutra* sobre el régimen (el surgido tanto en los convenios de 1921 como en el firmado en 1936) y, aunque lo refiera a los últimos trabajos, años veinte y treinta, quizá podría extenderse esa calificación al resto. Pero esto es insuficiente.

Es cierto que la visión de sus autores era distante, hasta aséptica podría decirse, con escasos juicios de valor. Ellos no tomaban decisiones, eso correspondía a otros con las informaciones que transmitían y que, muchas veces, venían precedidas de series numéricas que aportaban cierta visión temporal al objeto de análisis. Caron hace de “director de orquesta”, permítase el símil. Es magistral, pues él, que conoce como nadie la historia de los

ferrocarriles franceses, da entrada a cada informe en un lugar oportuno, dentro de la partitura que ha escrito, para que todas esas notas adquieran más sentido. Los temas que ha elegido son de gran interés ferroviario y empresarial y el espectro cronológico completo hasta la creación de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF). Es difícil hacer la historia del ferrocarril en Francia “ordenando” informes, pero Caron lo consigue sobradamente. Para ello plantea una estructura cronológica con cuatro capítulos.

El primero, de 102 páginas, se titula, “Las compañías hasta 1883”. Tiene cuatro apartados: “El proceso histórico hasta 1883: una visión de conjunto”, “Historias particulares”, “Los convenios de 1883” y la “Conclusión”, esta última sirviéndose del estudio dedicado a la Compagnie de l’Est. Años muy intensos, en un negocio nuevo, que comenzaron con incertidumbre en cuanto a las relaciones de las empresas privadas con los poderes públicos y que, conforme avanzó el siglo -en Francia a través de los diversos convenios que se firmaron entre empresas y Estado entre 1859 y 1890- comprometieron cada vez más al Estado. Tras los convenios de 1883 el Estado asumió prácticamente todos los gastos de primer establecimiento a excepción del material circulante y del mobiliario de las estaciones. Además, esta progresión se mostró también en la financiación pues se pasó de los préstamos de un primer momento, a las subvenciones y la garantía de interés. El enfoque de fondo más frecuente en los estudios recogidos en este capítulo es precisamente este de las relaciones de las

compañías con el Estado. Sin embargo, la cronología que Caron emplea en las diversas clasificaciones de etapas y períodos, es siempre ferroviaria, bien por una coyuntura particular de los resultados de la explotación o bien por la firma de un nuevo convenio, pero no se tiene en cuenta el color de las instituciones o del gobierno responsable de los designios del país en ese momento concreto. Todo este período comprendido hasta 1883 pivota, en opinión de Caron, alrededor de los Convenios de 1858-1859 “principio y fuente del régimen financiero al que están sometidas las seis grandes compañías ferroviarias”. Pero entre medias, y como consecuencia de la crisis del sector en 1847-1848, consecuencia de la falta de rentabilidad de un elevado número de líneas, se llegó a plantear la posibilidad del rescate de las concesiones por el Estado. El gobierno imperial en 1852 prefirió restaurar el crédito de los concesionarios, alargar las concesiones y favorecer las fusiones, formándose las grandes redes. Caron elogia estas decisiones del gobierno imperial, así como las conducentes a una ampliación para completar la red y la determinación con que lideró todo este proceso que incluía también nuevos procedimientos de financiación y, finalmente, tras una nueva crisis financiera en 1857, la firma de los convenios de 1859 con las seis grandes compañías que resultaron de todo esto: Nord, Ouest, Paris-Orléans, Midi, Paris-Lyon-Méditerranée y Est. Esta política de expansión no fue unánimemente aceptada, ni tuvo una buena acogida en los mercados financieros, que no vieron con buenos ojos ni el ritmo, ni algunos

de los nuevos proyectos considerados absolutamente improductivos. Caron no aclara aquí las responsabilidades de esas decisiones, si fueron estatales o empresariales, pero, como es conocido y se refleja en los distintos capítulos del libro, supusieron un lastre muy considerable en los resultados de algunas de las empresas y condujeron, por ejemplo, al rescate de Ouest en 1908. Sí que afirma que el Estado pecó de cierta precipitación al querer construir y ampliar la red (algo que efectivamente se logró), pues debilitó el crédito de las compañías obligando a los grandes bancos parisinos a comprometerse más en los negocios ferroviarios. El propio Estado se vio implicado al tener que incrementar las subvenciones y proteger las nuevas líneas y gastos de primer establecimiento bajo el paraguas de la garantía de interés. Este fue el contenido fundamental del convenio de 1859 y de sus sucesivas revisiones hasta el convenio de 1883.

Al Imperio le movieron también razones de prestigio en esta ampliación de la red y de la construcción de infraestructuras para recuperar sus ratios de kilómetros de red ferroviaria por habitante respecto a Gran Bretaña. Estas eran antiguas promesas electoralistas que marcaron el ritmo, no sólo de las construcciones, sino también de los diferentes convenios y sus revisiones entre 1852 y 1883. Las seis grandes, protagonistas activas y pasivas de este proceso, vieron que su red quedaba formada por su red antigua original y por una red nueva constituida por pequeñas líneas, muchas de ellas deficitarias, que el Estado les había endosado. Como señaló Picard en 1887, sobre cada red se encuentra una o dos

[246]

arterias “nutrientes” sin las cuales el excedente estaría condenado a muerte. Nord, Est y Paris-Lyon-Méditerranée, por el territorio que cubrían y sus dimensiones, fueron capaces de sostener por más tiempo la normalidad en la explotación.

Los equipos de la DEF cuando escribieron sobre los convenios de 1883, lo hicieron -en los informes más relevantes- cuando habían pasado algunos años de su firma, y buscaron el análisis de las circunstancias en que habían sido negociados, así como de las cláusulas acordadas y sus consecuencias.

Estos convenios fueron muy polémicos. Como se ha visto los planes anteriores supusieron una pérdida de confianza en las posibilidades de la política de expansión que se vio acompañada por años de malos resultados. Esto hizo necesaria una nueva revisión del régimen jurídico y financiero de los concesionarios, que se expresó en 1883. Para los adversarios del régimen privado de explotación este convenio fue canallesco. De hecho David Raynal, el ministro de Obras Públicas de entonces, tuvo que someterse en 1897 a una comisión parlamentaria acusado de corrupción.

Los convenios de 1883 pretendieron limitar, en su cantidad, la garantía de interés, pero la ampliaron en su extensión puesto que estos no diferenciaron categorías dentro de las redes susceptibles de garantía. Es preciso señalar, así lo hace Caron en la última página del libro, que este régimen no supuso desincentivación alguna en la gestión de las compañías, quienes trataron por todos los medios de reducir y prescindir de ese recurso, aunque en

ocasiones y especialmente para determinadas empresas resultara difícil hacerlo. Pero lo que algunos reclamaban entonces al Estado era que recuperara su capacidad para imponer más condiciones a los concesionarios, algo que no había estado capacitado para hacer en 1859.

Con la firma de 1883 el Estado pretendía objetivos difícilmente conciliables. Resolver el fracaso financiero que había resultado de los planes anteriores (estimado en 2.640,2 millones de francos) y acabar la red prometida al país, sin agotar directamente su crédito. De esta ecuación salieron los convenios con las empresas de 1883. Según Caron los errores más importantes vinieron tanto por el exceso en la valoración de los resultados y expectativas que serían capaces de obtener las compañías a partir de entonces, como por estimar a la baja la duración necesaria para ejecutar y obtener rentabilidad de las nuevas líneas concedidas, fijada en 10 años. Conviene recordar que todas estas conclusiones se obtienen de informes redactados bastantes años después de la firma de los convenios. Estos eran diferentes para cada empresa y estas diferencias, con el paso del tiempo, se tradujeron en desigualdades importantes en los resultados de cada una. Los informes que se escribían contemporáneos a los hechos eran siempre descriptivos y se hacían particulares para cada compañía.

Como se ve todos los temas que ha escogido Caron para reconstruir la historia del ferrocarril francés son problemas económicos complejos, de absoluta actualidad y enorme interés. La tensión que puede percibirse ante los

convenios de 1883 refleja un conflicto ideológico de la máxima importancia: el servicio público que prestan empresas privadas, sin que el regulador quiera prescindir de algo que considera muy propio. Por ello deben explotarse más líneas aunque estas no sean rentables para las empresas y, por tanto, haya que ofrecer garantías al capital. Este problema fue absolutamente idéntico en otros ferrocarriles europeos explotados con sistemas mixtos o privados y estas cuestiones están presentes en toda la bibliografía actual del sector y de otros negocios de red y monopolios naturales. La “dirección de orquesta” es genial, admirable. La fuente, “los instrumentos”, podrían interpretar otras muchas piezas o emitir sonidos sin sentido, Caron ha obtenido de ellos sonidos magistrales con un gran virtuosismo, puesto que, presentando la fuente, escribe la historia.

El segundo capítulo del libro se titula, “Las compañías en la Gran Depresión, 1883-1899”, y consta de dos apartados. La conclusión en esta ocasión se ha incluido dentro del segundo. Es el capítulo más largo del libro con 163 páginas. El primer apartado estudia el tráfico y los ingresos y el segundo los resultados financieros, previo análisis de los costes de explotación. En este apartado los informes individuales para cada empresa se exponen de modo más sistemático y también transcribiendo fragmentos más extensos. Si antes se invitaba a considerar la cercanía existente entre los problemas de los diversos ferrocarriles europeos, en este apartado, la similitud en el comportamiento de los ingresos y los costes, resalta la importancia de los estudios comparados. Los

estudios de los técnicos de la DEF entre 1896-1900 se centraron en el análisis de los resultados de la explotación y trataban de explicar la evolución de estos desde el convenio de 1883, particularmente relevante al haber coincidido su aplicación con la crisis financiera y económica de esos años (en los informes se habla de la crisis de la agricultura y el viñedo y de la “crisis del comercio y la industria”), con resultados tremendos para las empresas que, en su conjunto, no recuperaron los alcanzados en 1883 hasta 1889, y gracias a los efectos dinamizadores que tuvo para el tráfico la Exposición Universal de 1890.

En el conjunto del período pueden distinguirse dos etapas: hasta 1889 como época de estancamiento y, desde entonces, de reactivación. Los estudios destacan el carácter excepcional que tuvieron los años de la crisis, pero también el crecimiento especial de los años 1895-1899. Los análisis realizados de cada empresa son una fuente interesante para caracterizar mejor la crisis de determinados sectores en áreas geográficas concretas, así como mediante qué actividades llegó la recuperación. En las áreas de Midi, Paris-Orléans y Paris-Lyon-Méditerranée tuvo particular relevancia la filoxera. En estos y los otros casos las dificultades de la industria azucarera y de los mercados de cereales, la coyuntura de la construcción en París y la relevancia de la competencia de la navegación interior, la crisis y la recuperación de la industria metalúrgica, el dinamismo de la acería de la Lorena, los algodones de los Vosgos, la papelera, cristaleira o la producción de abonos se erigen como actores principales. Todos estos

[248]

resultados extraídos de los informes no son aquilatados por Caron, que prescinde de realizar comentarios sobre lo que de cierto o falso puedan tener estas afirmaciones y sobre lo acertado o no de la periodización de los respectivos ciclos.

Estos años finales del siglo tuvieron una gran trascendencia histórica, tanto en el ciclo depresivo, como en el ciclo alcista. A los aspectos ya referidos conviene añadir, de nuevo como una cuestión presente en el conjunto de los ferrocarriles europeos, la relevancia que tuvo el crecimiento, por imprevisto, del desplazamiento de viajeros en esta recuperación. Tan excepcional como la crisis fue su recuperación y en ella, además de algunas mercancías y de la modalidad de la Gran Velocidad (concepto que debiera haberse caracterizado), jugaron un papel destacado lo que Caron denomina democratización y diversificación de los viajes de pasajeros. Las compañías tuvieron que adaptar sus sistemas de explotación a estas nuevas condiciones y se encontraron con algunas rigideces de carácter financiero y organizativo. Los informes de la DEF prestan particular atención a estas cuestiones en el análisis de la evolución de los costes por compañías. En este caso establecieron un ranking entre las que habían tomado medidas más acertadas y las que no, que recibieron severas críticas. En estas últimas se encontraban Ouest y Midi. Pero a pesar de lo anterior, todas estaban cada vez más lastradas por una estructura financiera en la que dominaban las deudas, al igual que ocurriese en las compañías españolas. Desde los años sesenta las compañías dejaron de emitir acciones

y el peso de la financiación descansó sobre las obligaciones y la garantía de interés por el Estado. Conforme se acercaban las fechas del final de las concesiones, se acortaban los plazos de amortización para las nuevas emisiones. Pero los resultados de las compañías se habían recuperado, lo que redujo las cantidades recibidas por la garantía de interés. Todo ello hizo que se ampliaran las emisiones realizadas cada año, descendieran los tipos de interés y la cotización de los títulos experimentara el alza. A pesar de este panorama inmediato tan optimista, los redactores de los informes señalaron las dificultades que podrían darse en el futuro, incluso en compañías como Nord y Est: la debilidad de las líneas concedidas en 1883, el incremento de las cargas sobre los préstamos unido al cada vez más corto período de amortización y, sobre todo, la amenaza que representaba la tendencia del Estado a reglamentar el trabajo y a interpretar del modo más exigente los pliegos de condiciones de explotación a las compañías. Los años siguientes confirmarían estos augurios.

El tercer capítulo lleva por título, “Los años 1900-1913”, y se compone de tres apartados: “La situación de las compañías”, “¿Cuál es el futuro para las compañías? Los interrogantes de los años 1908-1913” y, por último, “¿El régimen francés de ferrocarriles era eficaz?”. Es el más corto de todos con 50 páginas.

El arranque es fulgurante. Caron recuerda que en 1900 los títulos de las grandes compañías constituían el 42 por ciento del valor bursátil de las sociedades que cotizaban. A partir de entonces la situación se modificó:

mientras el conjunto de la bolsa recuperaba su vigor, la cotización de los valores ferroviarios sufrió un descenso espectacular. La acción de Nord perdió el 53 por ciento de su valor entre 1899-1913 y la de Paris-Lyon-Méditerranée el 28 por ciento. Con las obligaciones ocurrió algo parecido. Algunos de los estudios analizados, están fechados muy cerca del cambio de siglo y reflejan las dudas respecto al diagnóstico financiero de la crisis, dado que el descenso de las cotizaciones se manifestó antes que las amenazas de rescate que se escucharon por la situación de Ouest y Midi. El informe de Nord, realizado en 1902, decía que todo parecía discurrir plácidamente hasta el final de la Exposición Universal, pero fue entonces cuando, las cargas impuestas por la nueva reglamentación del trabajo, el encarecimiento del combustible y la crisis económica que siguió a la Exposición, supusieron un descenso brusco de los productos netos. Hay que considerar que todo esto ocurrió mucho antes de la guerra mundial: la situación se hizo difícil para los concesionarios, antes de que fuera imposible.

Efectivamente en 1902 se votó una ley que preveía el rescate de Ouest y de Midi. Todos sabían que el Senado la echaría atrás, pero desde luego fue una seria amenaza, de la que todas las demás compañías tomaron nota. Caron señala que los redactores de los estudios de estas dos compañías lo vieron clarísimo: lo mejor para los accionistas era el rescate. Ouest necesitaba un incremento de sus productos netos de 30 millones de francos para recuperar la solvencia y esto no era factible.

De ahí que el siguiente apartado

refleje esta incertidumbre en su título, “Los interrogantes antes de la guerra en definitiva”. Los ingresos se recuperaron a partir de 1906, pero no así los coeficientes de explotación que evidenciaban incrementos de los costes en el conjunto de la red, reduciéndose también el producto neto por kilómetro en un 6,5 por ciento. Además el sistema de la garantía de interés finalizaba en 1914 y no se adoptó ninguna medida. Las notas de la DEF muestran los temores existentes en el mercado financiero y las dificultades que notaban para colocar los títulos, precisamente por el futuro de esos títulos. Para Caron la amenaza era menor en Paris-Lyon-Méditerranée, Nord y Est y más cierta en las demás. Pero lo más grave, en su opinión, era la creciente intervención del Estado en el tema laboral.

Los miembros de la DEF se hicieron eco de dos artículos de tipo comparativo -en ninguno de ellos se usaba el caso español para las comparaciones- que contribuyeron especialmente a extender el debate y las preguntas al conjunto de la sociedad. En el primero de ellos se opinaba que la principal diferencia del sistema francés y el alemán, estaba en el peso del modelo de financiación basado en la emisión de obligaciones amortizables. Estas habían generado cargas muy pesadas, más aún en momentos, como el de entonces, de incertidumbre, malos resultados y períodos de amortización más cortos, que obligaban a ofrecer intereses más altos. El segundo de los trabajos, tras analizar diversos sistemas y comprobar que los déficits de la rescatada Ouest no habían dejado de crecer después de 1908, proponía un sistema

[250]

de gestión interesada (*régie intéressée*). Caron no se pronuncia, pero sí refleja que la opinión de los expertos de la DEF era favorable al sistema de concesión privada para la explotación, sin que ello significara un cheque en blanco a lo ocurrido de hecho en Francia: el endeudamiento excesivo, la falta de inversiones de capital en determinadas redes, el exceso de construcción de líneas secundarias que no respondían a las necesidades del tráfico, eran algunas de las cuestiones de las que ellos ya habían hablado en sus estudios.

La cuarta y última parte recoge unos años interesantísimos, “Los años 1914-1937”. Son 67 páginas y tres apartados: “Las consecuencias de la guerra”, “El Convenio de 1921 y su aplicación” y “Los efectos de la creación de la SNCF en los accionistas y obligacionistas”. Los apartados se corresponden con sendos informes disponibles para esas fechas. La guerra, con su destrucción y la inflación que provocó, hizo imposible el sistema de concesiones y, en primer término, el convenio de 1883. La primera evaluación de los daños, de abril de 1919, dio todo por destruido y a rehacer. Luego se matizaron un poco los términos dividiendo el territorio en dos zonas y, aunque los daños eran totales, en la segunda zona no todo había que rehacerlo. Los costes de recuperación de los daños en las dos compañías más afectadas, Nord y Est, fueron aproximadamente de 1.260 millones de francos para la primera y 906 para la segunda. Cifras inalcanzables por mucho que se permitiera la subida de tarifas. Era evidente que se requerían otras soluciones. Pero, sumados a

estos daños, uno de los informes de la DEF evaluaba el déficit de explotación de las cinco grandes en unos 1.173 millones de francos. Aquí se estimaba lo que se había dejado de ganar y la elevación de los costes -especialmente laborales, combustibles y otras materias primas-. Sus redactores expresaron que, con la subida de tarifas autorizada del 25 por ciento, no era suficiente y que había que llegar al 69 por ciento. Reclamaban para el futuro y urgentemente, adoptando argumentos que parecen de las propias compañías, nuevos aumentos de tarifas y la revisión del régimen de concesiones. Según señala Caron, en febrero de 1920 se aplicó un aumento del 115 por ciento. Todo esto fue utilizado por las compañías ferroviarias españolas para argumentar a favor de nuevas subidas en las tarifas tras la del 15 por ciento obtenida en 1918.

Sobre el convenio de 1921 se dispone de dos trabajos. Uno de diciembre de 1921, justo después de su aprobación definitiva, en el que se plantea un análisis técnico de su contenido, y otro de enero de 1922: “Situación comparada de las grandes compañías ferroviarias francesas ante el nuevo régimen”, que concluía que el nuevo régimen les era favorable a todas ellas.

El convenio presentaba como novedoso el concepto de solidaridad financiera entre compañías que se expresaba en la creación de un fondo común: las compañías aportaban sus beneficios y de él obtenían lo necesario para saciar sus déficits. Al mismo tiempo el Estado establecía primas para incentivar la explotación y no favorecer la mala gestión y el vivir del fondo. Las revisiones de tarifas serían

muy frecuentes (pero no se hicieron) para tratar de equilibrar tanto redes deficitarias como con superávit. Hasta que se consiguiera el equilibrio los fondos los aportaría el Tesoro Público y las redes podían emitir obligaciones para cubrir esos adelantos. Se contaba con que, hasta 1926, las salidas serían superiores a las entradas y, en consecuencia, que sería necesario recurrir a esas emisiones; el Estado las asumía garantizando los intereses, la amortización y los gastos de emisión. El convenio creaba un Consejo Superior de Ferrocarriles (del que no se habla en los informes), órgano supervisor que a partir de 1927 propondría al ministro los aumentos de tarifas necesarios para restablecer el equilibrio y para reintegrar al Estado los adelantos realizados al fondo común, y los gastos derivados de las obligaciones emitidas entre 1921-26. Con el nuevo régimen el Estado asumía los déficits de las compañías durante 1914-1920, así como el compromiso de devolver al mismo estado en que se encontraban todas las redes antes de las destrucciones de la guerra. Con estas condiciones en 1927, todo el excedente que las compañías obtuviesen, más allá del dividendo mínimo que se entregara a los accionistas, pertenecería al Estado que podría entonces bajar las tarifas.

En opinión de Caron las negociaciones de agosto de 1937 que condujeron a la creación de la SNCF fueron tan fáciles por el fracaso del convenio de 1921 y la imposibilidad de su aplicación. Según el estudio de la DEF de marzo de 1928 los resultados de conjunto fueron buenos, pero los problemas financieros resultaron cada vez más graves. Los déficits persistieron y

las aportaciones del Tesoro al fondo, lejos de reducirse para empezar este a recoger beneficios, no dejaron de aumentar. Además ya en el propio año 1927 se registraron descensos en los tráficos de viajeros y mercancías que se incrementaron en las campañas siguientes, como consecuencia de la creciente competencia del transporte por carretera y por las vías navegables. La crisis de los años treinta, el aumento continuado de los costes laborales y el incremento de las cargas financieras, dieron al traste con el frágil edificio concebido en 1921.

El convenio que dio lugar a la SNCF se firmó el 30 de agosto de 1936 después de un voto del Senado que fijó esta fecha como límite para hacerlo, al considerar que el riesgo para las compañías era muy grave más allá de ese momento. Esta parte es muy breve, tan solo tres páginas. Los informes disponibles son pocos y cortos y se limitaban a constatar que el nuevo régimen no parecía modificar la situación de los obligacionistas, pero sí la de los accionistas, debido a que se ponía fin a las concesiones mediante la transferencia que hacían las compañías de todos sus derechos a la nueva Sociedad, a excepción de las reservas constituidas con fondos no repartidos a los accionistas.

Hasta aquí el libro. Permítanse tres breves apuntes más sobre cuestiones menores. El primero es un nuevo mérito: todos los informes aludidos por el autor aparecen con su referencia de archivo en la correspondiente nota a pie de página. El segundo es una pequeña sugerencia realizada pensando en los lectores no franceses. Hubiera sido un complemento intere-

[252]

sante contar con mapas y planos de las redes tanto férreas, como de la navegación interior. Las referencias a las mismas son permanentes. Y, por último, aun entendiendo que se trata de presentar una fuente y no de una monografía sobre la historia del ferrocarril, quizá hubiera compensado contar con un mínimo contexto político e institucional que permitiera dar mayor sustento a tantas cuestiones como los lectores de esta obra aprenderán.

Pedro Pablo Ortúñez Goicolea  
Universidad de Valladolid