

Carlos Larrinaga Rodríguez

Licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de Deusto, licenciado en Ciencias Políticas por la UNED y doctor en Historia Contemporánea por la Universidad de Deusto. Ha desarrollado su actividad investigadora en la Sociedad de Ciencias Aranzadi de San Sebastián y en las universidades de Deusto, Lieja y París XII. Actualmente trabaja en el Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco gracias a una beca postdoctoral del Gobierno Vasco. Ha realizado también estancias cortas en las universidades de Pau (dos veces), Manchester, París I y Burdeos III. Sus principales líneas de investigación son la historia de los ferrocarriles en el siglo XIX, la industrialización del País Vasco, la estructura económica del norte de España entre 1850 y 1923 y la historia política de la Restauración. Es autor de cinco libros y de varios artículos en revistas especializadas.

Gracias a las leyes promulgadas por los progresistas en 1855 y 1856, el grupo financiero francés de los Péreire decidió iniciar la construcción de la línea del Norte con el objeto de enlazar Madrid con Irún y Francia. Los Péreire tenían grandes expectativas en este trazado porque habían obtenido también la concesión del ferrocarril del Midi francés, que habría de unir la frontera con Burdeos y, por ende, con París. Además, su pretensión era hacer de Valladolid la gran ciudad comercial, industrial, financiera y ferroviaria del norte de España. De ahí que estuvieran interesados en unir Madrid con la capital castellana y ésta con la frontera francesa.

Frente a este enlace transpirenaico, Navarra luchó encarecidamente, con el sostén de La Rioja y de Soria, para que el enlace ferroviario transfronterizo en los Pirineos occidentales se hiciera por el valle de los Alduides, permitiendo así la unión con la línea del Midi en el puerto francés de Bayona. Con este trazado, apoyado por José de Salamanca y los Rothschild, los productos de estas provincias y los aragoneses podrían encontrar un excelente mercado en Francia, con lo que sus exportaciones se verían incrementadas y sus beneficios aumentarían considerablemente. El ferrocarril, una vez más, se presentaba como el gran instrumento de modernización de una región o área determinada, a la vez que fuente de conflicto.

Thanks to the laws promulgated between 1855 and 1856, the French financial group Pereire created the Northern Railway Line, aiming to connect Madrid with Irun and France. The Pereires had great expectations with this new route because they also had got the concession of the French Midi line, that joined the Spanish border with Burdeos and Paris. Besides, they sought that Valladolid became the commercial, industrial, financial and railway reference city in Northern Spain. This is why this family was interested in connecting Madrid with the Castilian capital, and this one with the French border.

Navarra foughted strongly against this transpirenaical connection, with the collaboration of Soria and La Rioja, because this region wanted that the cross-border railway link at the Western Pyrinees were made through the Alduides Valley, allowing this way the connection with the Midi line at the French port of Bayona. This line, supported by Mr. José de Salamanca and the Rothschilds, would allow the products from these regions to find a new market in France, growing their exports and consequently their profits. Once again, the railway was a modernization instrument but also a source of disputes.

El Ferrocarril del Norte y su enlace transpirenaico a mediados del siglo XIX¹

Carlos Larrinaga Rodríguez

UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO Y S. C. ARANZADI

1. Introducción

Actividad comercial y desarrollo ferroviario son dos fenómenos que han estado estrechamente ligados desde mediados del siglo XIX. En efecto, cuando en 1830 se puso en marcha la línea férrea Manchester-Liverpool se estaba atendiendo fundamentalmente a intereses económicos, al pretender unir uno de los centros manufactureros más importantes de Inglaterra con su salida natural al mar. A partir de esa inicial vía férrea se pudo comprobar que los ferrocarriles ofrecían considerables ventajas sobre los medios de acarreo tradicionales. Por primera vez en la historia de los transportes terrestres se conseguía la independencia de la energía animal. Pero, además, este nuevo medio de locomoción era capaz de transportar un volumen mayor de toneladas en un solo viaje. Todo ello a más velocidad, a un coste inferior y con una regularidad también más alta. Por lo

¹ Este trabajo tiene como base el estudio titulado «Intereses comerciales y cuestión ferroviaria en Vasconia a mediados del s. XIX. Historia de una controversia», realizado gracias a una ayuda (convocatoria de 1999) de la Sección de Historia y Geografía de la Sociedad de Estudios Vascos, enriquecido además con los primeros datos obtenidos en nuestro actual proyecto de investigación, «Construcción del ferrocarril y articulación del mercado vasco a mediados del siglo XIX», financiado con una beca postdoctoral del Gobierno Vasco. Fue presentado al IIº Congreso de Historia Ferroviaria, celebrado en Aranjuez en febrero de 2001.

que no es extraño, pues, que la concurrencia de estos cuatro factores impulsara la rápida expansión del ferrocarril, a pesar de que su realización exigiera enormes inversiones de capital.

Vistas las ventajas que ofrecía, se puede decir que desde los años cuarenta se vivió en toda Europa una auténtica fiebre de construcción ferroviaria. No sólo Gran Bretaña vio tempranamente cubrirse su suelo de caminos de hierro. Francia, Bélgica, Alemania o países más atrasados como España, Italia, Rusia o Turquía también fueron presa de esta euforia. En definitiva, todo el continente europeo estuvo pronto cruzado por líneas férreas. Los grandes capitales privados en unos casos y el Estado en otros jugaron un papel determinante en la configuración de esta realidad. De hecho, su identificación como símbolo de modernidad, así como los factores ventajosos antes mencionados, hicieron que todos los países quisieran sumarse al fenómeno. Y dentro de éstos, las regiones y provincias pugnaron por contar con este novedoso medio de transporte. Las rivalidades sobre los trazados ferroviarios fueron numerosas en toda Europa. Había un cierto pánico de quedarse atrás, de no disfrutar del ferrocarril.

Desde una perspectiva más amplia, los ferrocarriles abrieron inéditas dimensiones al comercio internacional, que vio cómo sus intercambios se multiplicaban. Las viejas rutas comerciales de antaño o resultaron reforzadas por mor de este nuevo sistema de transporte o terminaron por caer en el olvido. De ahí la importancia que para un territorio concreto tenía el albergar el paso del ferrocarril. Ello sin olvidar los condicionamientos políticos en los que los ferrocarriles transfronterizos estuvieron normalmente implicados².

2. Intereses económicos de los Péreire en España

Impulsores, entre otras muchas sociedades, de la Compagnie du Midi y del Crédit Mobilier en 1852, fue a partir de la Ley de ferrocarriles de 1855 y de la Ley de sociedades de 1856 cuando los hermanos Émile e Isaac Péreire y su grupo empezaron a actuar en España. Para entonces sus intereses en el sur de Francia en general y en el Pays Basque en particular eran evidentes.

Tal como nos ha señalado recientemente François Caron³, la línea Burdeos-Sète fue concedida en 1846 a Tarbé de Sablons, un hombre de negocios de Toulouse próximo a los hermanos Péreire, sin que llegara a construirla. En 1852 éstos retomaron la iniciativa y fundaron la Compagnie du Midi, en la que participaron numerosos negociantes girondinos y tolosanos. Además de las ventajosas condiciones logradas (una concesión por 99 años, una garantía del 4% sobre las obligaciones y una subvención de 35 millones de francos), consiguieron también el usufructo del canal lateral del río Garona, que debía estar finalizado para 1856 y sobre el cual la compañía tenía pensado establecer un peaje, así como dos ramales hacia la frontera española, el uno de Burdeos a Bayona y el otro de Narbona a Perpiñán. Los Rothschild, que habían participado inicialmente en el proyecto, rechazaron intervenir cuando, en los últimos meses de ese mismo año, la compañía encontró dificultades para colocar sus acciones. Se retiraron entonces del consejo de administración y la Compagnie du Midi se convirtió en una sociedad controlada exclusivamente por los Péreire.

² Interesantes reflexiones al respecto en Vidal (1999).

³ Caron (1997), pp. 223-4.

Los éxitos obtenidos y las nuevas posibilidades abiertas al capitalismo extranjero por las leyes progresistas del bienio 1854-56 impulsaron a Émile e Isaac Péreire a extender sus negocios en suelo español. En efecto, aprobados sus estatutos en marzo de 1856, el Crédito Mobiliario Español quedó legalmente constituido el 6 de mayo, a la vez que su rival, la Sociedad Española Mercantil e Industrial, auspiciada por los Rothschild. Su capital nominal era de 114 millones de pesetas, aunque no fue enteramente desembolsado hasta 1864. En cualquier caso, era una enorme acumulación de capital para la España de ese momento, según Gabriel Tortella, ya que el Banco de España, la mayor entidad de emisión del país, tuvo un capital de 30 millones de pesetas hasta 1865 y de 50 después⁴.

Esto y el hecho de que participaran en él nombres de importancia internacional en el mundo de los negocios parece ser que irritó a la opinión pública española. Algo que se manifestó en la gran oposición que encontró el Crédito Mobiliario cuando trató de establecer bancos de emisión en Bilbao, Santander, Valencia y otras ciudades de provincias. Ante semejante hostilidad, la sociedad se decidió por los préstamos al Gobierno, suscribiendo dos operaciones de deuda pública en 1856. La tercera operación de este estilo fracasó por discrepancias de criterio con el ejecutivo.

Fue desde ese momento cuando el Crédito decidió concentrar sus esfuerzos en las obras públicas y en la promoción industrial. Así, a finales de diciembre de 1856 el 63,5% de su activo estaba invertido en el ferrocarril del Norte, en las minas carboníferas de Barruelo, entre otras, y en la Compañía de Gas de Madrid. El déficit crónico que esta última arrastraba se debía al alto precio del carbón. Para solucionar este problema, el Crédito Mobiliario estaba convencido de poder obtener un carbón más barato gracias a las mejoras del transporte ferroviario por medio de la línea Madrid-Alicante y después por la vía del Norte. Contaba además con las minas de carbón de Barruelo y otras⁵, consideradas entonces muy ricas y llamadas a paliar la cuestión de la carestía de combustible. En este sentido, incluso llegó a tener una participación en la Sociedad para la explotación de las Minas de Río Tinto.

3. La concesión del trazado Burgos-Irún

El proyecto de ley para el trazado de la tercera sección de la línea del Norte, comprendida entre Burgos e Irún, fue presentado por el Gobierno en 1856. Éste era, lógicamente, el tramo que más pugna de intereses suscitó en las provincias norteñas de España, en especial entre Guipúzcoa y Álava, por un lado, y Navarra, apoyada por Zaragoza, La Rioja y Soria, por otro. Es evidente que la propuesta gubernamental de buscar el enlace con Francia por Hendaya interesaba a los dirigentes e inversores guipuzcoanos, ya que venía a conectar Castilla con Irún a través de Vitoria, Zumárraga, Tolosa y San Sebastián.

Tanto para la capital donostiarra como para el resto de la provincia, el hecho de que el trazado ferroviario entre Madrid y la frontera francesa atravesara la mayor cantidad de territorio guipuzcoano posible resultaba de vital importancia. Por ello, el tema de la mejora en las comunicaciones constituía desde hacía tiempo un factor fundamental para su desarrollo económico. Gracias a las investigaciones del profesor Manuel González Portilla y su equipo⁶, sabemos que las tres provincias vascas

⁴ Tortella (1982, 2ª ed.), p. 69.

⁵ Para 1858 poseía ya la de Valderrueda, en las montañas cantábricas, y la de Matallana, en la provincia de León (Tortella (1982, 2ª ed.), p. 72).

⁶ González Portilla et alii (1995), cap. I.

llevaron a cabo entre 1750 y 1850 destacados esfuerzos para adecuar sus respectivas redes viarias a las necesidades del mercado. Estas nuevas obras realizadas en los caminos de Guipúzcoa contribuyeron a impulsar el desarrollo económico en una coyuntura política favorable, determinada por el traslado de aduanas a la costa y la frontera por el Decreto de 29 de octubre de 1841 y por las leyes progresistas del bienio 1854-1856.

Desde el punto de vista industrial, fueron en estos años anteriores a la construcción del ferrocarril cuando empezaron a ponerse los cimientos de la posterior industrialización de la provincia. Por lo que al comercio se refiere, sabemos que también la actividad portuaria de San Sebastián se incrementó, viéndose sometida, eso sí, a continuos vaivenes y a las situaciones coyunturales, como fue el fuerte aumento experimentado a resultas de la guerra de Crimea⁷. A este respecto, sí podríamos estar de acuerdo con la tesis defendida por Santos Madrazo de que el ferrocarril vino a recoger, en gran medida, unos tráficos de viajeros y mercancías que ya existían⁸.

En el caso guipuzcoano, pues, las mejoras fueron evidentes y, según González Portilla y su equipo, existían las condiciones necesarias para el inicio de su proceso industrializador. ¿Por qué entonces la cuestión ferroviaria se convirtió en algo tan trascendente para el porvenir guipuzcoano? En primer lugar, hay que señalar que el traslado de aduanas supuso un paso definitivo para la unificación del mercado vasco, y por ende guipuzcoano, con el resto del mercado español. El País Vasco podía contar con unas buenas infraestructuras terrestres, como así era, pero en el resto del Estado la situación no era tan benigna⁹. Al analizar el transporte a mediados del siglo XIX, Antonio Gómez Mendoza llega a la conclusión de que las condiciones en las que se encontraba aquél constituían un verdadero obstáculo para el crecimiento económico español de la época. De ahí que insista en la necesidad de la realización del ferrocarril debido al ahorro social elevado generado por éste¹⁰.

No obstante, el éxito del ferrocarril no sólo consistió en ahorrar recursos escasos, sino también en sustituir éstos por otros relativamente más abundantes y eficientes, reduciéndose así los costes del transporte de mercancías desde los centros de producción hasta los mercados. Lo cual, apunta el mismo Gómez Mendoza, contribuyó a ampliar el tamaño del mercado, requisito imprescindible para la división del trabajo y la especialización regional¹¹.

En una economía en transformación como la guipuzcoana y con unas perspectivas de crecimiento evidentes, no resulta extraño que tanto San Sebastián como el resto de la provincia se esforzaran al máximo para conseguir que el trazado del ferrocarril del Norte pasara por su suelo. Al fin y al cabo, las ventajas que presentaba el ferrocarril (velocidad, capacidad, regularidad, etc.) eran mayores frente a las de otros medios de acarreo de mercancías, pese a las buenas carreteras existentes en dicho territorio.

⁷ Para más información por lo que respecta a la cornisa cantábrica, véase Larrinaga (1999b), cap. I.

⁸ Madrazo (1991).

⁹ *Idem* (1984).

¹⁰ Gómez Mendoza (1982), p. 45. Una visión más crítica sobre esta cuestión la encontramos en Barquín (1999a y 1999b).

¹¹ Gómez Mendoza (1982), pp. 37-38.

En este contexto, la ley del 11 de junio de 1856 concedía a la recién constituida Sociedad General de Crédito Mobiliario Español la construcción de la primera y de la tercera sección del ferrocarril del Norte, es decir, las comprendidas entre Madrid y Valladolid y Burgos e Irún respectivamente. Como se sabe, esta sociedad estaba auspiciada por el grupo de los Péreire, el cual poco antes había obtenido la concesión de la segunda sección, es decir, la de Valladolid a Burgos. En concreto, este tramo había sido adjudicado a Eugenio Péreire, hijo de Isaac, y a un grupo de inversores estrechamente ligados al Crédito Mobiliario y a Norte durante los primeros años de la existencia de estas dos sociedades. A partir de ese momento transcurrieron meses de grandes expectativas e incertidumbres para las autoridades e intereses comerciales e industriales de las áreas afectadas.

A tenor de lo que acabamos de señalar, es importante insistir en que las tres secciones quedaron en manos de una misma sociedad. Si además consideramos que al grupo Péreire pertenecía la explotación del ferrocarril Burdeos-Bayona primero y hasta Hendaya después, la importancia de tales concesiones alcanza una mayor relevancia. Con todo, la idea de este destacado grupo económico francés era la creación de una firma que se hiciera cargo de las obras de construcción de la nueva línea. Ahora bien, como consecuencia de la fuerte crisis económica europea de los años 1856-57, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España no fue creada hasta el 29 de diciembre de 1858. Ello no impidió, sin embargo, que las obras se iniciaran en 1856 por Valladolid, tanto hacia Burgos como hacia Medina del Campo.

4. Navarra y la propuesta de los Alduides

Semejante trazado de línea venía a contradecir decididamente la postura mantenida desde tiempo atrás por Navarra en favor del paso de la frontera por Alduides y el valle de Baigorri. En efecto, ya en 1852 la Diputación navarra se dirigió al Gobierno para defender que el enlace entre Madrid y París se hiciera por su jurisdicción. Un año más tarde, el propio Ayuntamiento de Pamplona solicitaba a aquella institución que tomara las medidas oportunas «para lograr que el ferrocarril mencionado pase por esta provincia, ó al menos por el punto más próximo á ella que sea posible»¹². El argumento esgrimido en el texto por las autoridades locales era muy claro, ya que venía a establecer una relación directa entre el ferrocarril y el desarrollo económico de una provincia o región, en este caso de Navarra. Existía un auténtico temor a que dicho territorio cayera en la marginalidad al no quedar traspasado por el ferrocarril. Como es sabido, fueron muchas las áreas poco desarrolladas desde el punto de vista económico que, gracias al tren, consiguieron un desenvolvimiento hasta la fecha inédito. Siendo verdad que los trazados ferroviarios siguieron en muchos casos los flujos económicos existentes, también es cierto que en otros tantos contribuyeron a su nacimiento o a la transformación de los mismos.

Así, el 25 de agosto de 1853, el diputado provincial Javier M^o Azcona fue comisionado para que, en nombre de la Diputación, tratara de ponerse de acuerdo con vistas al trazado de dicha línea con los ingenieros franceses que se ocupaban por orden de su Gobierno de los estudios del camino de hierro que debía ligar París a Madrid¹³. Una Real Orden de 27 de octubre de ese mismo año autorizaba el estu-

¹² Archivo Municipal de Pamplona (AMP), C.23. 1, Leg. 9: Carta del Ayuntamiento de Pamplona a la Diputación Provincial de Navarra del 14 de julio de 1853.

¹³ Archivo Administrativo de Navarra (AAN), DFN: CJ 40975/1.

dio de los Alduides como posible paso, aunque no el derecho a la concesión de esta línea. A pesar de que los diferentes proyectos de ley formulados hasta la fecha se inclinaban por Irún, hay que precisar que la solución definitiva aún no había sido tomada, lo cual hacía que los navarros pudieran seguir albergando esperanzas.

Pocos días más tarde, el propio Azcona se dirigía al ingeniero del distrito de Bayona Isidoro Daguén, que había participado en la misión mencionada del Gobierno del país vecino, a fin de que llevara a cabo los estudios necesarios desde la frontera de Navarra hasta Pamplona, buscando el punto más ventajoso y fácil para empalmar con el camino propuesto del lado francés¹⁴. A los pocos meses Daguén finalizaba su trabajo, apostando claramente por el trazado de los Alduides.

Navarra contó con un aliado de excepción al otro lado del Pirineo. Nos estamos refiriendo a Bayona, ya que el trazado propuesto por los navarros pretendía enlazar Pamplona con aquel puerto francés. El objetivo primordial era acceder directamente al mar y penetrar de la forma más rápida en el mercado galo, en un intento por tratar de recuperar la posición que durante la segunda mitad del s. XVIII y principios del XIX había tenido en la zona. Bayona, por su parte, sumida en una notable crisis económica, vio en la vía férrea de los Alduides una buena oportunidad para recuperar parte del esplendor comercial perdido. De ahí que no es extraño que intereses de una y otra vertiente de los Pirineos convergieran.

5. La SEMI y el paso de los Pirineos

Ya se ha dicho más arriba que la legislación llevada a cabo por los progresistas en el poder entre 1854 y 1856 favoreció la presencia de capital extranjero en los negocios españoles. Junto al Crédito Mobiliario Español, hay que mencionar la Sociedad Española Mercantil e Industrial (SEMI), controlada, como se sabe, por el grupo de los Rothschild. Éstos, al igual que los Péreire, pronto se interesaron en distintos tipos de inversiones. Sin entrar en mayores detalles¹⁵, aquí únicamente nos referiremos a sus negocios ferroviarios.

Como hicieron los Péreire, también James Rothschild y su grupo se dejaron atraer por los ferrocarriles españoles, de suerte que tras conseguir la concesión de la línea Madrid-Zaragoza y después de lograr la transferencia de la concesión del ferrocarril de Almansa a Alicante, obtenida por los marqueses de Salamanca y Río Florido el 23 de noviembre de 1855, optaron por la creación de la Compañía de Madrid a Zaragoza y el Mediterráneo (31 de diciembre de 1856), rebautizada pocos días después (10 de enero de 1857) con el de Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA).

Siguiendo a López-Morell¹⁶, en medio de un clima de optimismo, la compañía continuó con el plan de crecimiento previsto y en poco tiempo no sólo asentó, sino también amplió su red primitiva con esperanzadoras perspectivas. No obstante, la gran contienda de la MZA se libró en el deseo de poder acceder a Francia. Al respecto resultan sumamente elocuentes las palabras del informe presentado por el consejo de administración de MZA a la asamblea general del 31 de mayo de 1858. En él se decía lo siguiente:

¹⁴ AAN, DFN: CJ 40975/1: carta de Azcona a Daguén del 7 de noviembre de 1853.

¹⁵ Pueden consultarse al respecto los trabajos de Cameron (1971), Tortella (1973; 1982, 2ª ed.), Tedde de Lorca (1978), Martín Martín (1980), Broder (1981), Otazu (1987) y López-Morell (1999).

¹⁶ López-Morell (1999), p. 679.

«(...) Quand des actionnaires étrangers ont engagé des intérêts considérables dans le chemin de Madrid à Saragosse, ils l'ont fait avec la conviction bien naturelle et bien justifiée que ce chemin ne s'arrêterait pas à Saragosse, et qu'il servirait un jour de tête de lignes à la communication la plus directe avec la France»¹⁷.

La intención de la Compañía, por lo tanto, era evidente. Había un deseo manifiesto de llegar a la frontera francesa y a partir de ahí tratar de empalmar la nueva línea con el Grand Central, ferrocarril francés controlado por J. Rothschild y su grupo. Como ya apuntara Rondo Cameron hace unos años¹⁸, el Grand Central, aunque había sido provechoso durante cierto tiempo como especulación, carecía de los elementos necesarios para prosperar a largo plazo. Esta compañía francesa tenía, además, el apoyo de las autoridades aragonesas, muy interesadas en unir su capital, Zaragoza, con Francia a través del Pirineo¹⁹. De esta forma, contando confiadamente con su ampliación mediante otra línea directa a París por Limoges, y con añadidura de la red pirenaica, el controvertido conde de Morny, muy ligado ahora a los Rothschild²⁰, ideó para España una amplia red que había de depender de ella. Red que iría desde los Pirineos a Zaragoza y Madrid y de aquí, en dos o más ramales, hasta el Mediterráneo y Portugal.

En opinión del profesor Broder²¹, a pesar de que España constituía una especie de Finisterre en el contexto económico de la época, lo cierto es que tanto los Rothschild como los Péreire esperaban establecer una vía rápida hacia Argelia atravesando suelo hispano. Los primeros buscaban enlazar París con Alicante por los Alduides, Pamplona y Zaragoza, uniendo el puerto alicantino con Orán mediante barcos a vapor. Los segundos, por su parte, pensaban en empalmar Le Havre con Cádiz y desde aquí arribar a las costas norteafricanas. Finalmente, ninguno de los dos proyectos se llevó a cabo.

En verdad, para la expansión hasta la frontera francesa únicamente había tres posibilidades. La primera, ideada por el propio Morny, consistía en unir Zaragoza con Pau a través de Somport y el valle de Aspe, idea que en un principio se rechazó por las dificultades técnicas que entrañaba. Además, la propia dispersión del Grand Central y la concesión de la red pirenaica en Francia al Midi influyeron, según Cameron²², en su rechazo. La segunda suponía el enlace de Zaragoza con Perpiñán por Barcelona, opción que hubo de ser desechada al hacerse Manuel Girona con la concesión de la línea. La tercera, y la que más nos interesa, era conectar Zaragoza con Pamplona y de ahí penetrar en Francia por el valle de los Alduides.

Si la Compañía del Norte había conseguido su acceso a Francia, para MZA estaba claro que ellos tenían el mismo derecho. No consistía en anular la concesión lograda por Norte, sino en obtener un acceso propio, algo que aquella rechazaba

¹⁷ MZA (1858): *Rapport à l'Assemblée générale du 31 Mai 1858*. Imprimerie Centrale de Napoléon Chaix et cie., Paris (consultada en el Centre des Archives du Monde du Travail (Roubaix), 65AQ E427-1).

¹⁸ Cameron (1971), p. 239.

¹⁹ Parra de Más (1988), pp. 52 y ss.

²⁰ Baste recordar que Morny fue socio fundador del «Crédito Mobiliario Español» y miembro de su primer consejo de administración hasta su marcha a San Petersburgo en junio de 1856 como embajador ante el zar de Rusia.

²¹ Broder (1981), pp. 861-862.

²² Cameron (1971), p. 243.

por entender que se trataba de una línea paralela. En un primer momento, cuando el donostiarra José Manuel Collado Parada, miembro fundador y uno de los dos vicepresidentes de la SEMI, ejerció la cartera de Fomento (14-7-1856 a 12-10-1856), parecía que no habría ningún problema para la obtención de la concesión de la línea de los Alduides. Pero desplazado del poder tras la caída del Gobierno de O'Donnell, la oposición de los sucesivos ejecutivos fue cada vez más fuerte²³.

Como ha puesto de manifiesto Emile Témime, el gran debate entre una opción y otra, es decir, entre la Madrid-Valladolid-Burgos-San Sebastián-Irún o la Madrid-Zaragoza-Pamplona-Bayona, hay que ponerlo en relación con la pugna que mantuvieron en territorio español las grandes sociedades capitalistas francesas por hacerse con la construcción de las vías férreas. Mientras el Crédito Mobiliario Español, insistimos, consiguió la concesión del ferrocarril del norte de España, la SEMI obtuvo la línea Madrid-Zaragoza. Evidentemente, una prolongación hacia Pamplona y los Pirineos no sólo les convenía económicamente, sino que además les servía para restar poder e influencia a sus adversarios, los Péreire. Es más, en opinión del propio Témime, para el caso que nos ocupa, «la decisión de los Rothschild de asociarse a los asuntos ferroviarios en la Península da a este proyecto una base sólida»²⁴.

En tales circunstancias las perspectivas de los guipuzcoanos no eran buenas, dada la insistencia de los navarros y bayoneses por abrir una vía férrea entre Pamplona y Bayona pasando por los Alduides. Como se ha indicado, los contactos entre Pamplona y la ciudad labortana venían de atrás, de principios de los años cincuenta, cuando ambas urbes se sintieron amenazadas de quedar fuera del trazado ferroviario hispano-francés que por entonces estaban diseñando los comerciantes vizcaínos. Éstos pretendían comunicar Madrid con Irún pasando por Bilbao, lo cual suponía favorecer a este puerto y al de San Sebastián en detrimento de Bayona y a ciudades como Burgos o Vitoria en perjuicio de Pamplona.

A partir de 1855, pues, una vez aprobada la Ley general de ferrocarriles y cuando ya se había determinado el empalme entre Madrid y la frontera por Valladolid, Burgos, Vitoria, San Sebastián e Irún, las posiciones a favor o en contra de una y otra postura se enconaron, a lo que contribuyó decididamente el papel de la prensa²⁵.

La Diputación navarra no perdió el tiempo y el 20 de septiembre escribía nuevamente a Daguinet para que con la mayor brevedad posible redactara la memoria descriptiva del proyecto, trazara el plano general y realizara los perfiles longitudinal y transversales, como marcaba la Ley general de ferrocarriles, con el objeto de poder presentar su propuesta ante el Ministerio de Fomento²⁶. El ingeniero francés aceptó y el proyecto estuvo terminado para abril de 1856. Unos meses más tarde, el 5 de octubre, la Diputación tuvo una reunión con Joaquín de la Gándara, administrador electo del ferrocarril Grand Central de Francia, el cual estaba bajo el control de los Rothschild, como se ha dicho. El motivo de la misma era comprobar la disposición de esta compañía para hacerse con la posible obra de la línea. Vista su actitud positiva, al día siguiente los diputados provinciales acordaron que la vía entre Bayona y Pamplona se debía realizar por el camino más corto y pre-

²³ López-Morell (1999), p. 680.

²⁴ Témime (1971), nota 3 (traducción nuestra).

²⁵ Sin querer detenernos en el papel desempeñado por la prensa en esta polémica, nos remitimos como buenas muestras de ello a los trabajos de Témime (1971) y Esarte (1982), cap.VII.

²⁶ AAN, DFN: CJ 40975/2: carta de la Diputación Provincial de Navarra a I. Daguinet del 20 de septiembre de 1855.

ferentemente por los Alduides. Además, a finales de diciembre la Diputación decidió conceder una subvención de doce millones de reales de vellón para sufragar las obras entre Pamplona y la frontera francesa por los Alduides²⁷.

6. Los Alduides como alternativa al paso por Irún

A pesar de que la sección tercera había sido concedida al Crédito Mobiliario Español, las nuevas iniciativas tomadas por las autoridades navarras y la entrada en juego de los Rothschild hicieron que los guipuzcoanos intensificaran su campaña a favor del paso de la frontera por Irún. Así, el 5 de enero de 1857 la Diputación de Guipúzcoa envió un memorial a Isabel II rechazando el proyecto del ferrocarril de los Alduides²⁸. Pocos días más tarde, el Ayuntamiento de San Sebastián y la Junta de Comercio de esta ciudad elevaron una «representación» a la Reina expresando sus quejas ante la pretensión de navarros y bayoneses y haciendo especial énfasis en el carácter antiespañol del proyecto, el cual habría de servir, tal como afirmaban, únicamente a los intereses extranjeros. Se insistía también en el peligro que aquél suponía para la defensa nacional. Su argumento económico fundamental se centraba en el hecho de que si se llevaba a cabo dicho trazado, el comercio canalizado por el puerto de San Sebastián quedaría desviado por el de Bayona, siendo una plaza francesa la que se vería favorecida por el tráfico comercial de Navarra, La Rioja y Aragón, llegando incluso a hacerle la competencia al puerto de Barcelona.

Además, la unión entre las costas mediterránea y atlántica, que debía establecerse por el enlace ferroviario entre la capital catalana y la guipuzcoana, quedaría igualmente circunscrito a la unión entre aquella y Bayona. De ahí que las autoridades y los comerciantes de San Sebastián insistieran no sólo en su perjuicio económico, sino también en la necesidad de evitar que fuera un puerto francés el que se aprovechara de esta situación²⁹.

La respuesta del Ayuntamiento de Pamplona no se hizo esperar, ya que dirigió a la Diputación de Navarra una «exposición» contestando los argumentos esgrimidos por los donostiarras e instando a dicha institución a seguir con las negociaciones abiertas para la construcción del ferrocarril de los Alduides. En este escrito se negaba la idea de la peligrosidad que esta línea pudiera tener para la seguridad nacional; se ratificaba su falta de oposición a la apertura del tramo Alsasua-San Sebastián-Irún y se negaba el carácter extranjero de la vía, a la vez que se ensalzaban las ventajas económicas que con ella habrían de obtener las regiones arriba mencionadas³⁰.

Evidentemente, para San Sebastián resultaba de suma relevancia el poder seguir manteniendo ese papel de principal centro receptor y redistribuidor de los bienes navarros y aragoneses apuntado por Olga Macías³¹. En el caso navarro, estamos hablando, principalmente, de vinos y aguardientes, así como de otros productos alimenticios escasos en Guipúzcoa. De ahí que las autoridades y los comerciantes gui-

²⁷ AAN. DFN: CJ 40975/2.

²⁸ Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), Apéndice, 1ª exposición, pp. 39-40.

²⁹ Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sec. D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 4: «Representación a S.M. la Reina por el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de San Sebastian sobre la vía ferrea del Norte y la de los Alduides» (1857), Imprenta de I.R. Baroja, San Sebastián.

³⁰ AMSS, Sec. D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 4: «Exposición que el Ayuntamiento de la ciudad de Pamplona ha dirigido a la Exma. Diputación de la Provincia» (1857), Imprenta de Regino Bescansa, Pamplona.

³¹ Macías (1992), p. 505.

puzcoanos opinaran que la construcción del ferrocarril de los Alduides canalizaría buena parte de este tráfico a través del puerto de Bayona, yendo directamente en contra de sus intereses. En Navarra, por contra, la cuestión no se planteaba en semejantes términos. Se consideraba que la conexión con la frontera francesa del trazado Madrid-París no tenía que hacerse exclusivamente por un punto, Irún, pudiéndose llevar a cabo nuevos empalmes, no con la intención de perjudicar al comercio donostiarra, sino de mejorar las comunicaciones entre Navarra y el país vecino, con vistas a exportar los excedentes de su producción.

En este empeño, Navarra, como ya se ha indicado, contaba con Bayona como uno de sus principales aliados. En consecuencia, en noviembre de 1856, por orden del ministro de Trabajo de Francia, se comenzó una investigación por medio de una comisión nombrada al efecto, presidida por el mismo alcalde de la capital labortana, Jules Labat. Una vez recopilado el trabajo, la comisión volvió a reunirse el 2 de marzo de 1857, en esta ocasión con la presencia del ingeniero Daguinet. Primeramente fue leída la memoria presentada por el ingeniero Duvignaud, responsable último del proyecto, cuyas conclusiones eran totalmente favorables al trazado de los Alduides. A continuación fueron leídas las conclusiones elaboradas por Alexandre Léon, adjunto del alcalde de Burdeos, en las que se mostraba claramente en contra del ferrocarril de los Alduides. El 9 de marzo la comisión se posicionó nuevamente a favor de la línea por esa localidad, aun reconociendo los elevados costes que suponía su realización, en especial la sección entre Saint-Etienne-de-Baigorri y la frontera española. Este fue el principal punto de ataque formulado por parte de sus detractores, junto a las dificultades técnicas. La ventaja, en su opinión, estaba en que la vía de los Alduides atravesaba 72 kilómetros en territorio francés frente a los 32 de la línea Irún-Bayona, además de unir el País Vasco continental con el feraz valle del Ebro. Igualmente, se insistía en que su realización debía ponerse en relación con los estudios realizados para los pasos de la Glère, Somport y Gavarnie, más difíciles de llevar a cabo. También el tema de la distancia constituía un poderoso argumento a su favor, ya que la unión entre Bayona y Pamplona por los Alduides se haría por medio de 85 kilómetros de vía férrea frente a los 190 que implicaba el paso por Irún y San Sebastián³².

Por consiguiente, el trazado de los Alduides servía bien a los intereses tanto de Navarra como de Bayona, aunque pronto suscitó los recelos del ramo de la Guerra. Efectivamente, dadas las implicaciones internacionales que la vía tenía, el Ministerio de Fomento trasladó el proyecto al de la Guerra para que éste se posicionara a propósito de la defensa del suelo español. Posteriormente una Real Orden de 25 de enero de 1857 pasaba el expediente al ingeniero general Antonio Remón Zarco del Valle para que manifestara su parecer al respecto. El dictamen de este perito militar, fechado en Madrid el 2 de marzo de 1857, fue que no se llevara a cabo por ser una línea contraria a la salvaguardia del territorio nacional³³.

7. La entrada en juego de José de Salamanca

Entretanto, la Diputación Provincial de Navarra no dejaba de actuar y el 5 de enero de 1857, a través del gobernador civil, solicitó al ministro de Fomento la aprobación de los estudios hechos del camino de hierro de los Alduides. Éstos fueron

³² *Rapport de la commission d'enquête* (1857).

³³ Gaceta de Madrid, 18-enero-1861: informe de Antonio Remón. Publicado también en Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), doc. nº 5, pp. 4-8. Véase también Martinena (1977), pp. 7-8.

remitidos a la Dirección General de Obras Públicas para ser confrontados sobre el terreno. A su vez, se enviaron numerosas cartas a destacados personajes de la política, del ejército y de la ingeniería a fin de recabar los apoyos necesarios para esta empresa³⁴.

Por otro lado, en junio de 1857 la misma Diputación contrató con José de Salamanca la construcción del ferrocarril de los Alduides mediante una subvención de doce millones de reales. Poco después, en octubre, Salamanca se hizo con la concesión del tramo comprendido entre Zaragoza y Pamplona y enseguida inició su construcción. En diciembre de 1859 formó una compañía para la explotación de esta concesión y contó con la participación de Chatelus, Delahante y Courpon, los tres ligados a MZA, y el apoyo del financiero Jules Mirès³⁵. Salamanca buscaba que MZA se quedara con la línea, aunque el tramo de los Alduides no contaba aún con permiso. Esto hizo renacer ciertas esperanzas a la MZA para poder conseguir su salida por dicho valle pirenaico, aunque admitía que no era el momento de proceder a su adquisición mientras la compañía estuviera empeñada en la construcción de sus propias vías. En opinión de Rondo Cameron, «si el MZA hubiera comprado la línea y Rothschild le hubiera respaldado (a Salamanca) con todo su peso, es muy probable que hubiera obtenido el empalme directo»³⁶. Pero a Rothschild debió disuadirle el hecho de que cualquier prolongación de la línea tendría que enlazar finalmente con un ferrocarril de los Péreire, bien en España o bien en Francia.

La presencia de este afamado banquero madrileño a favor de los intereses navarros provocó que las negociaciones entre la Diputación Foral de Guipúzcoa y el Crédito Mobiliario Español se intensificaran en los últimos meses de 1857. Concretamente, los comisionados por esta provincia fueron los diputados a Cortes Fermín Lasala y Luis de Mariategui, los cuales mantuvieron varios contactos en París con Péreire y su grupo. Las conversaciones se centraron, fundamentalmente, en dos cuestiones, la contribución financiera de los guipuzcoanos para poder emprender las obras y el propio trazado de la vía³⁷. Con la información suministrada por Lasala, quien llevó el mayor peso de las conversaciones, la Diputación extraordinaria de 17 de noviembre de 1857 resolvió formular una propuesta de acuerdo para ser estudiada por el Crédito Mobiliario³⁸.

El convenio entre ambas partes no se demoró demasiado y fue firmado en París el 29 de diciembre de 1857 por Fermín Lasala por un lado y José Luis de Abaroa e Isaac Péreire por otro, siendo sus puntos fundamentales los siguientes: la provincia de Guipúzcoa se comprometía a poner a disposición de aquella sociedad la cantidad de 25 millones de reales de vellón en obligaciones especiales al 6% anual a condición de que el Crédito Mobiliario hiciera construir y poner en explotación el ferrocarril entre Irún y Villafranca, continuando por Zumárraga, toda vez que fuera aceptado por el Gobierno. Además, dicha sociedad se obligaba a realizarlo en cuatro años, contados desde el día en que el Gobierno aprobase la mitad del trazado; aceptado el paso por Zumárraga, la Provincia se disponía a aumentar la cifra de los 25 millones con una cantidad igual a la tercera parte del coste total de la sección de Villafranca a Zumárraga puesta en explotación. El Crédito Mobiliario Español asumía igualmente la finalización de la línea en el límite con Navarra. A su vez, las mencionadas obligaciones serían cambiadas a la par por acciones

³⁴ AAN, DFN: CJ 40975/2.

³⁵ López-Morell (1999), p. 681.

³⁶ Cameron (1971), p. 245.

³⁷ Para el discurrir de la negociación puede consultarse AMSS, Sec. D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 6.

³⁸ AMSS, Sec. D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 6.

libres de todo pago del Ferrocarril del Norte tan pronto como se formara una sociedad para la construcción y explotación de dicho ferrocarril, sin que el Crédito Mobiliario estuviera obligado a constituirlo en una fecha determinada³⁹.

Este tratado en principio era provisional, ya que debía ser ratificado por la Provincia y por la junta de gobierno del Crédito Mobiliario Español, respectivamente. Hechas estas formalidades, aquél sería elevado a instrumento público en Madrid, lo cual fue llevado a cabo, sin mayores contratiempos, a comienzos de 1858. Aunque las obras no pudieron iniciarse inmediatamente porque el Gobierno insistió en la necesidad de llevar a cabo un estudio del trazado por Irurzun en lugar del de Alsasua. Lo que se pretendía con esta alternativa era ver la posibilidad de acercar más Francia a Navarra y restar argumentos a los partidarios del ferrocarril de los Alduides. Finalmente, la inauguración solemne de las obras tuvo lugar en San Sebastián la tarde del 22 de junio de 1858⁴⁰, habiendo sido precisamente el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de esta ciudad las instituciones que más empeño habían demostrado durante estos meses para que aquéllas dieran comienzo.

Hay que decir también que, meses más tarde, el 15 de octubre, se formalizaba, mediante escritura pública, el nuevo acuerdo suscrito entre la Diputación y el Crédito Mobiliario, en virtud del cual quedaba ratificado el convenio de 29 de diciembre de 1857. La Provincia otorgaba la cantidad de ocho millones de reales para el tramo entre Villafranca y Zumárraga y la sociedad se comprometía a llevar la línea hasta el confín de Navarra⁴¹. Así pues, el trazado por Guipúzcoa quedó ya definitivamente establecido, realizándose de esta manera la conexión entre Castilla y Francia por este territorio, tocando los puertos de San Sebastián y Pasajes.

Esta política no fue exclusiva de Guipúzcoa, ya que Álava decidió seguir la misma vía, comprometiéndose con una suscripción de ocho millones de reales a cambio de que las obras del ferrocarril en su jurisdicción no se demoraran.

Pese a todo, los navarros siguieron apostando por la vía de los Alduides. En efecto, la Diputación de Navarra creó en febrero de 1858 una comisión para que explicara al Gobierno la necesidad de dicho itinerario. Sus gestiones tuvieron éxito en la medida en que el proyecto de ley pidiendo autorización para la concesión del mismo fue presentado por el conde de Guendulain, ministro de Fomento del gabinete presidido por Istúriz, el 29 de abril de 1858⁴². Un argumento sumamente interesante esgrimido por Guendulain en su escrito era que el derecho diferencial de bandera hacía «imposible» la preferencia de un puerto extranjero, Bayona, sobre otro nacional, San Sebastián. De esta forma trataba de vencer los recelos que tanto los comerciantes donostiarros como el Gobierno tenían de los posibles beneficios que la plaza de Bayona podría obtener en detrimento de los intereses de la capital guipuzcoana.

La cámara nombró entonces una comisión que estudiase este asunto. Formaban parte de la misma José de Salamanca, Llorente y Echarri como partidarios del mismo, Ardanaz, Monte-Castro y Elduayen como contrarios y González Bravo como presidente neutral. Ahora bien, cuando el proyecto fue presentado en las Cor-

³⁹ AMSS, Sec. D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 4: Acuerdo entre la provincia de Guipúzcoa y el Crédito Mobiliario Español.

⁴⁰ AMSS, Sec. D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 6: «Sesión de 26-junio-1858» del Ayuntamiento de San Sebastián.

⁴¹ AMSS, Sec. D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 6.

⁴² Gaceta de Madrid, 20-enero-1861. Publicado también en Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), doc. nº 9, pp. 13-15.

tes, Joaquín de Osma e Ignacio Olea, presidente y administrador, respectivamente, del Crédito Mobiliario Español, esgrimieron una exposición contraria a dicho ferrocarril. La situación llegó a tales extremos que, debido a la agitación vivida en el hemisferio durante la discusión del mismo, sobrevino una crisis ministerial que dio paso a un nuevo gobierno, presidido ahora por O'Donnell. El nuevo ejecutivo se negó a aprobar dicho trazado porque podía perjudicar la construcción de la línea del Norte y beneficiar los intereses de un puerto extranjero, Bayona, en vez de uno español, San Sebastián.

Los Péreire, convencidos ya de que debían renunciar a la mitad sur del ferrocarril Bayona-Madrid-Cádiz, con el que al principio contaban, concentraron todos sus esfuerzos en la mitad norte, es decir, entre Madrid e Irún. Para ello constituyeron en diciembre de 1858 la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Según los Estatutos, el Crédito Mobiliario Español aportaba y transmitía a la sociedad, sin ninguna restricción ni reserva, el derecho a construir las líneas Madrid-Valladolid, Valladolid-Burgos y Dueñas-Alar del Rey, así como la de la frontera. Se incluían igualmente las concesiones gratuitas de terrenos por el Estado, el dominio real, las provincias y los municipios; las subvenciones acordadas por el Estado; los 33 millones de reales comprometidos por la provincia de Guipúzcoa con el Crédito Mobiliario y la suscripción de otros ocho millones de reales de Álava.

Por su parte, transcurridos dos años desde la firma del contrato arriba mencionado, en junio de 1859 José de Salamanca se dirigió a la Diputación de Navarra proponiendo traspasar el compromiso que entonces alcanzaron sobre el trazado por los Alduides, y que ahora se tornaba imposible, a una nueva línea desde el valle del Ulzama al del Bidasoa. Solicitaba, además, un préstamo a la corporación de 25 millones de reales, dando una hipoteca directa a la Diputación de cien millones de reales en obras ejecutadas dentro de suelo navarro. Los diputados, sin embargo, determinaron que el contrato de 1857 se refería exclusivamente al trazado de los Alduides y que, por lo tanto, la subvención sólo podría ceñirse a ese proyecto.

En medio del debate político que suscitó la propuesta de Salamanca entre los mandatarios navarros, sobresalió la voz de Carriquiri, quien se dirigió por carta a la Diputación, indicando que se podía gestionar nuevamente la concesión del ferrocarril de los Alduides. El ente provincial hizo lo propio con la reina Isabel II. Para entonces, el contrato de 1857 había quedado anulado, llegándose a firmar otro nuevo con el mismo Salamanca, esta vez sin subvención alguna, responsabilizándose él mismo de la posible concesión que pudiera obtener la Diputación. Esta se dirigió entonces al Congreso y al Senado para solicitarla sin ayuda alguna del Estado. Entre las principales razones esgrimidas por los navarros estaba que las provincias vascas contaban ya con el ferrocarril del Norte y Navarra no, lo cual podía inducir a una situación de marginalidad y merma de su desarrollo.

Según Pedro Esarte, es posible que Salamanca tuviera datos bastante fidedignos de que el ferrocarril no se construiría por los Alduides, aunque en caso contrario, él permanecería a cubierto⁴³. Quizás por ello el banquero madrileño solicitó entonces una autorización para estudiar la variante más factible, ya que poseía un permiso para una línea que fuera desde Burgos a Pamplona e Irún atravesando el valle del Bidasoa. Permiso concedido por el Ministerio de Fomento el 30 de noviembre de 1859 y denegado por el de Guerra el 5 de febrero de 1860.

⁴³ Esarte (1982), p. 76.

Salamanca volvió a presentar un segundo proyecto el 8 de diciembre de 1860, insistiendo nuevamente en la línea del valle de Ulzama. Aunque una vez más volvieron a esgrimirse en su contra razones de seguridad nacional. Lo cual no impidió, sin embargo, que el marqués, en virtud del contrato que había firmado con la Diputación de Navarra, siguiera manteniendo los derechos para la construcción de dicho ferrocarril.

Tal como ha señalado Pedro Esarte⁴⁴, los renovados esfuerzos de la Diputación navarra por llevar adelante el proyecto hicieron que José de Salamanca, en enero de 1862, volviera a alegar sus derechos de construcción, renunciando esta vez a los doce millones de reales de subvención. A pesar de la división existente entre los diputados, consiguió renovar el contrato mediante otra escritura⁴⁵. En virtud de ésta, Salamanca se comprometía a ponerse en lugar de la Diputación para la construcción y explotación de la línea entre Pamplona y los Alduides, sin exigir subvención alguna ni del Gobierno ni de la institución provincial. En esa misma sesión del 15 de enero de 1862, se determinó que los diputados provinciales Peralta y Azcona regresaran a Madrid, a fin de seguir negociando, con sendas exposiciones dirigidas a la reina y al Senado respectivamente, sin cosechar apenas éxitos.

En verdad, las obras de la línea del norte de España estaban para entonces muy avanzadas. De hecho, en 1863 Salamanca terminó por abandonar sus proyectos, permitiendo en primer lugar la unión de su línea a la del Norte y, dos años más tarde, la fusión con la Zaragoza-Barcelona⁴⁶.

Tras varios años de construcción y de conflictos, la inauguración en 1864 y la puesta en funcionamiento del ferrocarril Madrid-París a su paso por Irún supuso colmar las expectativas de los Péreire, así como de todas aquellas ciudades y provincias por las que éste discurría. Por supuesto, estamos hablando de muchos intereses económicos en juego, por lo que la oposición del Crédito Mobiliario Español a la construcción del paso de los Alduides fue muy dura. Según el profesor Tortella, «parece claro que los Péreire planeaban construir un imperio económico en España integrado verticalmente y cuya columna vertebral estaría constituida por la Compañía del Norte, la cual entre otras tareas, llevaría el carbón desde Barruelo, Valderrueda y Matallana al Gas de Madrid y a las «grandes factorías metalúrgicas» que habían de construirse»⁴⁷.

8. Conclusiones

A tenor de lo expuesto, parece evidente que el problema de los Alduides fue mucho más complicado de lo que en principio pudiera parecer. En verdad, lo que estaba en juego era el enlace de la vía Madrid-París a su paso por los Pirineos en su mitad occidental. La cuestión estaba en decidir si tal conexión debía realizarse con una o más líneas. Para los Péreire, el paso había de ser uno y debía enlazar con la línea de Hendaya en Irún. La realización de un segundo trazado resultaba excesivamente cercano como para que ambas vías resultaran rentables. Evidentemente, no era ésta la postura sostenida por MZA y los Rothschild, quienes siempre sostuvieron que la conexión de Pamplona con Francia respondía a una realidad distinta y a unos intereses diferentes de los de la Compañía del Norte.

⁴⁴ Esarte (1982), pp. 82 y ss.

⁴⁵ AAN, DFN: CJ 40975/3.

⁴⁶ López-Morell (1999), p. 681.

⁴⁷ Tortella (1982, 2ª ed.), p. 72.

Además, no debemos olvidar que los Péreire siempre defendieron que su concesión de ferrocarril del norte de España implicaba un privilegio exclusivo de empalmar su línea con la frontera francesa en los Pirineos occidentales.

Por lo tanto, si hemos de considerar al grupo de los Péreire como el triunfador en esta liza, parece justo pensar que los derrotados en la misma fueron en este caso los Rothschild. Ya hemos mencionado más arriba que en la polémica del paso del ferrocarril Madrid-París por los Pirineos se encontraba marcada, a la postre, por la pugna que ambos grupos financieros mantenían desde mediados de la década de los cincuenta a lo largo de todo el continente europeo⁴⁸.

Muchos eran, pues, los argumentos a favor de Norte para configurar un trazado como el que se llevó a cabo. Se trataba de dinamizar económicamente todo el norte de España, sirviendo a sectores bien distintos, a saber: agrícolas, mineros, industriales o turísticos. Siendo esto así, también podemos decir que la labor de propaganda hecha en contra del ferrocarril de los Alduides en el sentido de que éste habría de beneficiar a un puerto francés, Bayona, frente a otro español, San Sebastián, debió hacer especial mella en el posicionamiento del Gobierno⁴⁹. A todo ello habría que añadir igualmente ciertas dificultades técnicas, militares o, incluso, como también se llegó a apuntar en la época, legales.

Ahora bien, además de esta dimensión internacional respecto al transcurrir pirenaico del ferrocarril del Norte, existió igualmente otra dimensión nacional, o mejor dicho regional. Fue la pugna sostenida entre las diversas provincias septentrionales respecto al trazado del mismo. Si, por un lado, Guipúzcoa y Álava apoyaron claramente la propuesta del paso por Irún; por otro, Navarra, La Rioja y Soria se inclinaron más por la opción representada por el valle de los Alduides. En un caso y en otro, lo que se defendía en última instancia era la comunicación con Francia y el obtener la mayor cantidad posible de vía férrea atravesando sus respectivos territorios, debido al temor que provocaba una posible situación de marginalidad.

9. Bibliografía⁵⁰

9.1. Libros y folletos de época

ALZATE, Lorenzo (1858), *Cuatro artículos sobre el proyecto de ley de la vía férrea por los Alduides y la del Norte de España*, Imprenta de I.R. Baroja, San Sebastián.

AYUNTAMIENTO DE IRÚN (1864), *Informe aprobado por el Ayuntamiento de Irún, en su sesión de 11 de octubre de 1864*, Imprenta de La Elegancia, Irún.

DETROYAT, Émile (1857), *Chemin de fer de Paris en Espagne. Réponse au Mémoire de M. Alexandre Léon, de Bordeaux, contre la ligne projetée de Bayonne à Pampelune par les Alduides*, Imprimerie de veuve Lamaignère, Bayonne.

ECHEVERRÍA, Ramón (1862), *Ferrocarril de los Alduides*, Imprenta de J. M. Ducazcal, Madrid.

ILARREGUI, Pablo (1857), *Defensa del ferrocarril de Pamplona a Francia por los Alduides*, Imprenta del «Eco de Navarra», Pamplona.

Memoria sobre el camino de fierro del norte de España y el proyectado por los Alduides, (s.d.) Imprenta de I.R. Baroja, San Sebastián.

⁴⁸ Nos referimos a los libros de Gille (1967), vol. 2, pp. 301-43, Bouvier (1967), cap. 8 y Cameron (1971), caps. 7, 8 y 9.

⁴⁹ Vega de Armijo (1864).

⁵⁰ Para una ampliación bibliográfica, véase Larrinaga (1999a).

- MINISTERIO DE FOMENTO, Obras Públicas (1861), *Ferrocarril de los Aldudes. Documentos relativos a esta línea y a los estudios de prolongación de la de Zaragoza a Alsásua*, Imprenta Nacional, Madrid.
- POYDENOT, H. (1856), *Rapport sur le chemin de fer de France en Espagne*, Imprimerie E. Lasserre, Bayonne.
- RAMÍREZ ARCAS, A. (1862), *Sobre ferrocarriles que crucen el Pirineo*, Imprenta de M. Rivadeneyra, Madrid.
- Rapport de la Commission d'enquête chargée de donner son avis sur le projet d'établissement d'un chemin de fer de Bayonne en Espagne par la vallée de la Nive et les Aldudes* (1857), Imprimerie de veuve Lamaignère, Bayonne.
- VEGA DE ARMÍJO, marqués de la (1864), *Discursos del Excelentísimo Sr. Marqués de la Vega de Armijo, Ministro de Fomento*, Imprenta de M. Galiano, Madrid.

9.2. Bibliografía moderna

- ARTOLA, Miguel (dir.), *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, Banco de España, Madrid.
- AUTIN, Jean (1984), *Les frères Pereire*, Perrin, Paris.
- BARQUÍN, Rafael (1999a), «El ahorro social: una perspectiva dinámica», en MUÑOZ, M.; SANZ, J. y VIDAL, J. (eds.), *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, CAM y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 337-354.
- BARQUÍN, Rafael (1999b), *El mercado del trigo en España en el siglo XIX*, tesis doctoral inédita, Universidad de Burgos.
- BOUVIER, Jean (1967), *Les Rothschild*, Fayard, Paris.
- BRODER, Albert (1981), *Le rôle des intérêts étrangers dans la croissance économique de l'Espagne au XIXe. siècle*, Tesis de Estado inédita, Université de Paris I. En microficha, Lille ADT 1982.
- CAMERON, Rondo (1971), *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1880-1914*, Tecnos, Madrid (Princeton 1961).
- CARON, François (1997), *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, Fayard, Paris.
- CROUZET, François (1959), «Les origines du sousdéveloppement économique du Sud-Ouest», *Annales du Midi*, I, pp. 71-79.
- ESARTE, Pedro (1982), *El ferrocarril europeo de Navarra*, Pamplona.
- GILLE, Bertrand (1967), *Histoire de la maison Rothschild*, 2 v., Droz, Ginebra.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, Alianza, Madrid.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. et alii (1995), *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, UPV, Bilbao.
- JOURDAN, Jean-Paul (1991), «La conjoncture maritime du XIXe siècle», en PONTET, Josette (dir.), *Histoire de Bayonne*, Privat, Toulouse, pp. 175-192.
- LARRINAGA, Carlos (1999a), «Intereses comerciales y cuestión ferroviaria en Vasconia a mediados del s.XIX. Historia de una controversia», trabajo inédito depositado en la Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián.
- LARRINAGA, Carlos (1999b), *La Liga Cantábrica y el comercio del norte de España a finales del siglo XIX*, Casino de Irún, Irún.
- LÓPEZ-MORELL, Miguel A. (1999), «El papel de los Rothschild en la construcción de los ferrocarriles en España (1855-1874)», en MUÑOZ, M.; SANZ, J. y VIDAL, J. (eds.): *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, CAM y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 669-691.
- MACÍAS, Olga (1992), «Aproximación a la política ferroviaria de Navarra. Los enlaces ferroviarios con el área cantábrica», *Príncipe de Viana*, anejo 16 (II Congreso de Historia de Navarra de los siglos XVIII, XIX y XX), pp. 497-517.
- MADRAZO, Santos (1984), *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Colegio de Ingenieros de Caminos y Turner, Madrid.
- MADRAZO, Santos (1991), *La edad de oro de las diligencias*, Nerea, Madrid.

- MARTÍN MARTÍN, Victoriano (1980), *Los Rothschild y las minas de Almadén: el servicio de la deuda pública española y la comercialización del mercurio de Almadén*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- MARTINENA, Juan José (1977), *Ferrocarril de Aldudes. Historia de un proyecto*, Diputación Foral de Navarra, Pamplona.
- MATEO DEL PERAL, Diego (1978), «Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)», en ARTOLA, M. (dir.): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, t. I, Banco de España, Madrid, pp. 29-159.
- OTAZU Y LLANA, Alfonso de (1987), *Los Rothschild y sus socios españoles (1820-1850)*, O.H.S., Madrid.
- PARRA DE MÁS, Santiago (1988), *El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Aldaba, Madrid.
- TEDDE DE LORCA, Pedro (1978), «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en ARTOLA, M. (dir.): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, t. II, Banco de España, Madrid, pp. 9-354.
- TÉMIME, Emile (1971), «La question du chemin de fer des Aldudes (1856-1858) et Le Courrier de Bayonne», en *Actes de Quatre-vingt-quatorzième Congrès National des Sociétés Savantes*, Bibliothèque Nationale, Paris, pp. 393-407.
- TORTELLA, Gabriel (1982, 2ª ed.), *Los orígenes del capitalismo en España*, Tecnos, Madrid.
- VIDAL i RAICH, Esther (1999), *Fronteras y ferrocarriles: Génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*, Universitat de Lleida, Lérida.
- VVAA (1998), *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Anaya, Madrid.
- WAIS, Francisco (1974), *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, Madrid.