
Los ferrocarriles transpirenaicos a mediados del siglo XIX (1844-1885). Entre el deseo y la realidad

● CARLOS LARRINAGA
Universidad de Granada

Introducción

Si en general los trazados de las líneas férreas en España fueron un motivo constante de debate por ver qué comarca era la afortunada, lo fueron aún más con los ferrocarriles transpirenaicos. Estando de acuerdo en la existencia de dos pasos fronterizos con Francia en Irún (1864) y en Portbou (1878), restaba un amplio territorio donde muy pronto se despertaron los deseos de contar con nuevas líneas que conectasen las regiones pirenaicas con el sur de Francia. Dichos anhelos respondían a los contactos comerciales que tradicionalmente se habían dado a ambos lados de los Pirineos y buscaban el impulso económico que habría de sacarles de su atraso y de su relativo aislamiento. De ahí la movilización de diferentes agentes (instituciones, prensa, intelectuales, próceres, etc.) en favor de nuevas líneas férreas que comunicasen con Francia.

Ahora bien, dado el carácter montañoso del terreno, su escasa población y las dificultades técnicas que semejantes proyectos presentaban, su materialización contaba con numerosos obstáculos en contra. Además, especialmente importante fue la opinión predominante del ramo de la Guerra, que consideraba dicho macizo como una defensa natural contra Francia, pareciendo tener muy presente lo acontecido durante la invasión napoleónica. Por consiguiente, la oposición de buena parte del Ejército al establecimiento de nuevas vías férreas fue tal que pesó sobre las decisiones políticas tomadas al respecto. De manera que, más allá de las condiciones técnicas, los criterios de defensa nacional jugaron un papel importante en las interminables discusiones que se produjeron en torno a los transpirenaicos. Ello condicionó que no fuese hasta los tiempos de la dictadura de Primo de Rivera cuando se inau-

Fecha de recepción: septiembre 2016
Versión definitiva: febrero 2017

Revista de Historia Industrial
N.º 72. Año XXVII. 2018

gurase el ferrocarril de Canfranc a Olorón. Este factor y el escaso interés que poco a poco fueron demostrando la Administración y las posibles compañías ferroviarias, debido a la escasa rentabilidad que se les presumía, marcaron todo el debate en torno a estos ferrocarriles.

Dada la relevancia de este tema, en este artículo nos proponemos estudiar los distintos planteamientos que se fueron sucediendo en España respecto de esta cuestión desde los años cuarenta del siglo XIX, habiendo acotado nuestro estudio a 1885, porque fue en ese año cuando España y Francia por fin se comprometieron formalmente a poner en marcha este tipo de ferrocarriles, aunque, como se ha dicho, habría que esperar aún décadas para que este compromiso se tornase en realidad. Se pretende también analizar los diferentes planes ferroviarios que se plantearon en estos años y cómo afectaron a los transpirenaicos, exponer cuáles fueron los distintos debates que se sucedieron al respecto, así como las dificultades técnicas y políticas que retrasaron su puesta en marcha. Asimismo, se busca ahondar en las relaciones hispano-francesas referidas a esta relevante cuestión que afectaba, nada más y nada menos, que a las comunicaciones entre ambos países. En definitiva, la cuestión defensiva, las rivalidades, el desinterés generalizado y los distintos planteamientos de Francia y España impidieron la construcción de estas vías en el siglo XIX.

El paso de los Pirineos antes de la Ley de Ferrocarriles de 1855

Si en 1837 se había inaugurado el tramo ferroviario entre La Habana y Bejucal (Cuba), la década de los cuarenta se caracterizó por una gran efervescencia en esta materia en la Península, marcada por la primera regulación de los ferrocarriles españoles de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844. Se abrió entonces una auténtica etapa especulativa, con numerosas concesiones, pero escasas realizaciones, siendo el logro más importante la construcción del ferrocarril entre Barcelona y Mataró, abierto en 1848.¹ Con vistas a poner coto a semejante frenesí, entre ese año y 1853 se presentaron en las Cortes cuatro proyectos de planes generales sobre ferrocarriles en España, sin que ninguno de ellos llegara a realizarse.² Pese a ello, dichos planes fueron determinando las peculiaridades básicas de la futura red ferroviaria, caracterizada por un sistema de líneas radiales con origen en Madrid y final en las costas y fronteras del reino. Fue precisamente este modelo el que se sancionó en la Ley General De Ferrocarriles de 1855, primera ley general aprobada y ratificada en las Cortes y que sentó las bases del sistema ferroviario español.

1. Wais (¿1943?), pp. 62-64; Francisco Comín *et al.* (1998), I, pp. 37-54, y Pascual (1999), pp. 54-63.

2. Wais (¿1943?), pp. 73-80, 153-155 y 179-180, y Mateo del Peral (1978), pp. 45-85.

Interesándonos aquí la comunicación con Francia, en los años anteriores a la Ley de 1855 solo se contempló la posibilidad de llevar a cabo una línea que llegara hasta Irún y allí conectase con el sistema francés.³ Fue la denominada Concesión Vascongada, la cual, impulsada por la burguesía vizcaína, tenía como objetivo encauzar los tráficos comerciales de Castilla con los puertos de Bilbao y San Sebastián y prolongarse hasta la frontera francesa.⁴ Antes de aquella fecha, poco se hablaba de los ferrocarriles transpirenaicos en España, aunque no en Francia.⁵ De hecho, solo en una ocasión se contempló la posibilidad de construir una línea férrea de estas características. En concreto, en los debates de la información parlamentaria posteriores al proyecto de ley de ferrocarriles de Seijas Lozano de 10 de enero de 1850. Fue entonces cuando el brigadier y parlamentario progresista Francisco Luxán insinuó la posibilidad de enlazar Zaragoza con el camino de hierro de París al Pirineo central por Clermont-Ferrand.⁶ Posibilidad que, desde luego, no salió adelante.

En pleno impulso de la mencionada Concesión Vascongada, aspecto al que me referiré más adelante, y temiendo quedar fuera de este primer impulso ferroviario, las distintas instituciones navarras empezaron ya a plantear la posibilidad de tender una línea desde Pamplona a Bayona atravesando la cadena pirenaica. Así, el 14 de julio de 1853 el Ayuntamiento de esa capital se dirigía a la Diputación Provincial de Navarra instándola a tomar las medidas necesarias para conseguir que el ferrocarril o atravesase suelo navarro o al menos pasase por un punto próximo, con el objetivo de no «quedar atrás en este grande y magestuoso movimiento de la Nación».⁷ Unas semanas más tarde, el 25 de agosto, el diputado provincial Javier María Azcona fue comisionado por la Diputación para que se entrevistara con los ingenieros franceses que en esas fechas estaban estudiando un posible trazado transpirenaico. Además, atendiendo a la petición del Ayuntamiento de Pamplona, la Diputación dirigió una exposición a la reina Isabel II solicitando autorización para emprender los estudios facultativos correspondientes.⁸ Solicitud que no cayó

3. Para una visión a largo plazo de los ferrocarriles transfronterizos en España, véase Vidal Olivares (1997). Este autor sostiene que durante el siglo XIX las compañías ferroviarias estuvieron más por el mercado nacional que por el internacional. Solo a finales de esa centuria comenzó a considerarse la importancia del mercado internacional.

4. Wais (¿1943?), pp. 237-265, y Larrinaga (2005), pp. 67-92.

5. El ingeniero Colomès de Juillan entró por primera vez en España el 15 de agosto de 1838. Su objetivo era el estudio de los distintos puntos por los que atravesar los Pirineos. Durante dos años se dedicó a esta misión recogiendo datos generales sobre 14 posibles pasos. Véase Dazet (1856), p. 9.

6. Mateo del Peral (1978), p. 65.

7. Carta del 14 de julio de 1853 del Ayuntamiento de Pamplona a la Diputación Provincial de Navarra, Archivo Municipal de Pamplona (AMP), C.23.1, Leg. 9.

8. Exposición de la Diputación Provincial de Navarra a S.M. la Reina, solicitando permiso para redactar los informes pertinentes sobre la construcción de un ferrocarril que vaya de Pamplona a Francia por los Alduides, AMP, C.23.1, Leg.9.

en saco roto, pues poco tiempo después una Real Orden de 27 de octubre autorizaba el examen del valle de los Alduides como posible lugar de paso, sin adquirir «por ello derecho alguno a la concesión de la línea». Por primera vez se accedía a estudiar un proyecto de ferrocarril a Francia de carácter transpirenaico, ya que, hasta entonces, el único proyecto que tenía el Ministerio de Fomento era el de Madrid a Irún y Hendaya por Bilbao.⁹

Con la autorización en la mano, Azcona escribió a Isidoro Daguinet, ingeniero de caminos adscrito al distrito de Bayona, para que, por cuenta de la Diputación, se encargara de realizar los estudios desde la frontera de Navarra hasta Pamplona.¹⁰ Hay que aclarar que en esos momentos un grupo de ingenieros franceses se encontraba haciendo sus propios estudios en los Pirineos occidentales con vistas a un posible enlace ferroviario por este lugar. El recurrir a uno de ellos fue muy criticado por el ingeniero español Ramón Echevarría por entender que, siendo Daguinet un funcionario francés, su proyecto de trazado estaría movido más por los intereses de su propio país que por los de Navarra o de España, al estar sujeto a órdenes superiores.¹¹ Algo desmentido por Ricardo Alzugaray,¹² para quien la Diputación de Navarra fue la primera en concebir el trazado. Además, contactó con un ingeniero español para llevar a cabo el estudio sin que finalmente se llegara a un acuerdo.¹³ El problema es que Alzugaray no especificaba de qué ingeniero se trataba y por qué no habían llegado a un arreglo. Lo único que sabemos es que en marzo de 1855, antes de promulgarse la Ley General de Ferrocarriles, los ingenieros Jacobo González Arnao, Ángel Clavijo y José Echevarría habían sido enviados por el Gobierno español a Bayona para examinar el posible trazado ferroviario entre esa ciudad y la frontera.¹⁴ Pero desconocemos si Alzugaray se estaba refiriendo a alguno de ellos.

En efecto, el Ministerio de Fomento comisionó a la Junta Consultiva de Canales, Caminos y Puertos para que estudiase las distintas posibilidades que ofrecían los Pirineos occidentales para acceder a Francia desde Navarra. Se trataba de analizar las diferentes alternativas entre Pamplona y Bayona, una vez que el trazado entre la capital navarra y Zaragoza por el valle del Ebro no presentaba dificultad alguna. Para ello analizaron tres posibles itinerarios. El primero por el valle de Alduides. El segundo por el río Ulzama, Baztán y el

9. Suso (2006), p. 60.

10. Carta del 7 de noviembre de 1853 de Javier M.^a Azcona a Isidoro Daguinet, Archivo Administrativo de Navarra (AAN), DFN, CJ 40975/1.

11. Echevarría (1862), pp. 7-8.

12. Político liberal navarro, quien accedió por primera vez al Congreso por el distrito de Pamplona en las elecciones de 1864. Véase Agirreazkuenaga *et al.* (1993), pp. 123-124.

13. Ricardo Alzugaray: «El ferro-carril de los Alduides. Contestación á los artículos publicados en *La España* por el Sr. D. Ramón Echevarría», *La América*, 21 de abril de 1862.

14. Henry Bevan de Massy: carta enviada al *Journal des chemins de fer et des progrès industriels*, 24 de marzo de 1855.

puerto de Otsondo. Finalmente, el tercero también atravesaba el valle de Ulzama, pero, por Santesteban, seguiría el curso del río Bidasoa hasta Behobia, en Irún. De las tres alternativas, los ingenieros optaron por esta última, descartando la segunda no solo por su elevado coste, dada la construcción de dos túneles, sino por los escasos recursos económicos que la zona presentaba. La tercera opción, aunque con un precio aún superior, más de 111 millones de reales, implicaba unas pendientes más suaves y atravesaba cerca de 100 kilómetros por territorio español. El trazado por los Alduides, por su parte, se desaconsejaba por su elevado coste y por transcurrir buena parte del trazado en territorio francés.¹⁵

En realidad, la línea entre Pamplona y los Pirineos tenía un carácter mucho más ambicioso, ya que no se limitaba exclusivamente a suelo navarro. Al contrario, se presentaba como un proyecto alternativo a la futura línea del Norte, ya que, partiendo de Madrid, se desviaba hacia Torralba, siguiendo por Soria, Calahorra y Estella hasta la capital navarra. Cabe recordar que en esos momentos la construcción de la línea entre Madrid e Irún por Bilbao ni siquiera había empezado todavía. La grave crisis financiera de finales de la década de 1840 dio al traste con las expectativas de la compañía constituida en 1846 para hacerse cargo de aquella obra. La urgente necesidad de capitales para iniciar los trabajos hizo que los responsables de la sociedad se fijasen en José de Salamanca, con quien el 4 de junio de 1852 firmaron un convenio. La empresa concesionaria le cedía el tramo comprendido entre la capital de España y Miranda o Haro, aún sin determinar. Por su parte, Salamanca se comprometía a obtener del Gobierno los abonos correspondientes a la sección entre el Ebro y Bilbao e Irún, a hacer el depósito necesario para la sección de Bilbao a Burgos para que la concesión no caducase, a comenzar las obras entre Miranda o Haro y esa capital castellana y a no iniciar la explotación de la sección entre Madrid y Valladolid antes que el tramo entre esta última y Miranda o Haro.¹⁶

Por las influencias que tenía en los círculos políticos y económicos de la época, se pensó que Salamanca podría dar un impulso definitivo al proyecto. De hecho, el Real Decreto de 4 de julio de 1852 otorgó definitivamente la concesión de este camino de hierro, consintiendo el convenio de cesión hecho entre la compañía concesionaria y Salamanca. Esto no impidió que los problemas persistieran, tanto de carácter financiero como legislativo, debido a la ausencia de una ley general de ferrocarriles. Fue entonces cuando se decidió traspasar toda la concesión de la compañía al banquero, algo que, a la pos-

15. Archivo General de la Administración (AGA), caja 25/13.875. Véase también Suso (2006), pp. 63-64.

16. Copia del convenio en la carta del 5 de junio de 1852 de F. Victoria de Lecea y G. M.^a Orbegozo a la Diputación General de Vizcaya, Archivo Foral de Vizcaya, *Administrativo. Obras, transportes y comunicaciones*: Ferrocarril Madrid-Irún, registro 1, legajo 1.

tre, significaba su liquidación, ya que Salamanca se comprometió a transmitir dicha concesión a una nueva sociedad que se formaría al efecto y que sería la encargada de llevar adelante el proyecto, responsabilizándose, eso sí, de que las obras empezasen por Bilbao.¹⁷ Cumpliendo con lo acordado, el 4 de marzo Salamanca firmó una escritura de cesión a favor de los capitalistas franceses y británicos Ardoin, Ezpeleta, Grimaldi, Goldsmid, Rhodes y Wilkinson.¹⁸

La entrada de estos inversores parecía dar nuevas alas al proyecto, pero, en realidad, no fue así, pues la sociedad prometida no llegó a constituirse, con lo cual las obras no terminaban de iniciarse. En este contexto las gestiones a favor de Alduides, como posible alternativa, se intensificaron a partir de 1853. De hecho, el fracaso de la operación ideada por Salamanca fue tal que el 13 de mayo de 1855 la concesión caducó, justo en vísperas de la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles. Salamanca fue incapaz de allegar los capitales necesarios. Las dificultades por el paso del Guadarrama y las disputas entre Ávila y Segovia pudieron influir en que el proyecto no saliese adelante,¹⁹ pero tampoco hay que descartar el posible componente especulativo de la operación, toda vez que los concesionarios obtenían un interés de un 6% anual por la cantidad depositada en el Tesoro Público.²⁰ Baste recordar que solo en dos años, entre el 31 de diciembre de 1844 y el mismo día de 1846 se concedieron más de 6.500 kilómetros de vía férrea, una cifra fabulosa que se materializó en muy pocas realizaciones.²¹ De hecho, para finales de 1855 solo estaban construidos 440 kilómetros.²² Sea como fuere, lo cierto es que, con la caducidad de aquella concesión, se abría un nuevo tiempo para la línea del Norte y, de paso, para las alternativas transpirenaicas.

Con todo, la de Navarra no fue la única iniciativa local, ya que el 13 de noviembre de 1853 se reunieron en Zaragoza representantes políticos y fuerzas vivas de la región, decidiendo la formación de una comisión gestora encargada de redactar un folleto en el que abogaban por la conexión de la capital aragonesa con la frontera a través del puerto de Somport.²³ Por primera vez se planteaba en España la posibilidad de construir un ferrocarril por Canfranc, considerándose la vía más corta entre Madrid y Francia. De 130 leguas por San Sebastián se podría reducir a 96 por Canfranc, lo que, implícitamente, supondría, a su entender, una disminución del coste de un 34%, sin que, por cierto, se aportara el estudio económico pertinente.²⁴ Más aún. Se trata-

17. Acta notarial de 20 de febrero de 1853, Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao, *Fondo Victoria de Lecea*, legajo 8A, doc. n.º 60.

18. Archivo Histórico de Protocolos de Madrid: *París (Consulado)*, 32.014, fols. 289-294.

19. *Ferrocarril de Norte* (1854). Véase también Barquín (2012), pp. 144-153.

20. Wais (¿1943?), pp. 73-80, 254-260 y 263-264.

21. Mateo del Peral (1978), p. 44.

22. Gómez Mendoza (1989), p. 54.

23. Parra de Mas (1988), p. 36.

24. *Consideraciones* (1853).

ba, además, de romper ese «continentalismo» que caracterizaba a Aragón para buscar mercados a su producción cerealista en condiciones adecuadas.²⁵

Las gestiones de los promotores de este proyecto tuvieron éxito, ya que en el Ministerio de Fomento se creó una comisión para estudiar el asunto, redactándose un informe favorable a este trazado.²⁶ En consecuencia, una Real Orden de 24 de diciembre de ese mismo año de 1853 instó al estudio de dicha línea, labor que recayó en los ingenieros ya mencionados González Arnao, Echevarría y Clavijo, quienes empezaron sus trabajos en agosto de 1854. No obstante, no tuvieron más remedio que suspenderlos, pues el Ministerio decidió más conveniente que antes concluyeran los estudios sobre el itinerario de la línea entre Zaragoza y Lérida.²⁷ Por otro lado, una Real Orden de 11 de noviembre les instaba a estudiar un trazado que, desde Zaragoza, fuese por Navarra y llegase a la frontera francesa.²⁸

Por su parte, el Ministerio de la Guerra se mostró receloso con el proyecto por motivos estratégicos. En realidad, como ya señalara entonces Francisco Coello, la opción por Canfranc presentaba tales inconvenientes que era muy difícil de llevarse a cabo. No veía lógico plantear una línea férrea por un paso a una altitud de 1700-1800 metros, pudiendo trazarla por los dos extremos del Pirineo, Irún y la Junquera.²⁹ Las dificultades técnicas (altitud, pendientes o la construcción de un largo túnel) y el coste económico tan elevado no merecían la pena. En cualquier caso, de hacerse un ramal transpirenaico, cosa que no veía necesario, era mejor conducirlo por el valle de Arán para empalmar, ya en Francia, con el ferrocarril de Toulouse.³⁰ Desde luego, a Coello no le faltaba razón, viendo el tiempo que se tardó en construir dicha línea y la escasa rentabilidad económica de la misma.

Esta reivindicación de los aragoneses coincidía, asimismo, con las labores de reconocimiento que se estaban haciendo al otro lado de la frontera, donde se estaban planteando diferentes propuestas para una vía férrea por los Pirineos centrales. En efecto, en junio 1853 el Gobierno galo ordenó el estudio completo de la red de ferrocarriles pirenaicos, incluido el paso de los Pirineos por diversos puertos montañosos. La dirección le fue confiada a Onfroy de Bréville, inspector general de puentes y caminos, y en la misión trabajaron diferentes ingenieros. Pues bien, las alternativas que se plantearon fueron inicialmente dos: de Pau a Zaragoza por el valle de Aspe y Somport, como antecedente de la línea del Canfranc,³¹ y la de Tarbes a Monzón por el circo de

25. Parra de Mas (1988), p. 20. Para la economía aragonesa de mediados del siglo XIX, Germán (2012), cap. 7.

26. Parra de Mas (1988), p. 44.

27. Parra de Mas (1988), pp. 45-46.

28. *Gaceta de Madrid*, n.º 698, de 30 de noviembre de 1854, p. 2.

29. Coello (1855), p. 180.

30. Coello (1855), pp. 181-183.

31. O'Quin (1853) y (1856).

la Gavarnie y el valle del Cinca.³² Así, el interés que empezó a generar una línea férrea por el Pirineo central, aún sin definir y en clara rivalidad, suscitó la inquietud de las autoridades del Departamento de la Gironda, que buscaban enlazar directamente Burdeos con Irún, considerando que esa debía ser la verdadera línea transpirenaica que uniese París con Madrid.³³ Siendo esto posiblemente cierto, la verdad es que las comarcas pirenaicas buscaban más salidas transfronterizas para reactivar sus economías y, sobre todo, por considerar que los pasos de Hendaya y La Junquera no satisfacían sus necesidades. No obstante, estos dos pasos eran los que menos dificultades técnicas entrañaban, los más baratos y los que con menor oposición militar contaban. Con todo, no es de extrañar que, a pesar de los elevados costes que implicaban, muy pronto se plantearan nuevas alternativas, a saber: de Toulouse a Zaragoza, bien por el valle de Luchon, bien por el valle de Aure, y la conexión a Lérida por el valle de Salat y de Noguera Pallaresa.³⁴

CUADRO 1 • Distancias por vía férrea desde las principales ciudades del sur de Francia hasta Zaragoza por los Pirineos centrales (en kilómetros)

Ciudad	Por La Glère (por Montréjeau) Longitud túnel: al menos 6.000 m	Por Gavarnie (por Tarbes) Longitud túnel: 6.243 m	Por Aspe (por Pau) Longitud túnel: 4.150 m
De Pau	436	267	275
De Tarbes	378	246	333
De Mont-de-Marsan	479	347	434
De Auch	452	320	407
De Montauban	449	409	496
De Agen	522	390	477
De Toulouse	416	412 *	499
		416 **	503
De Foix	475	475	562

* por Grizolles y Auch; ** por St Gaudens

Fuente: elaboración propia a partir de Colomès de Juillan (1854), p. 9, y O'Quin (1856), p. 54.

32. Colomès de Juillan (1854).

33. Conseil Général du Département de la Gironde (1854), pp. 458-460.

34. Decomble (1913), pp. 22-23. Véase también «Antecedentes sobre los Ferrocarriles Transpirenaicos y proceso seguido en los proyectos y adopción de las tres líneas que se construyen actualmente, 14 de mayo de 1914», por Francisco Echagüe, p. 1, Archivo General de Palacio (AGP), *Reinados, Alfonso XIII*, caja 15.620, expediente 22.

De la Ley General de Ferrocarriles de 1855 a la inauguración de la línea del Norte (1864)

En España la Ley General de Ferrocarriles fue aprobada el 3 de junio de 1855, constituyendo un intento, por parte de los progresistas, de poner fin a los favoritismos y a la especulación previa, de suerte que las concesiones, a partir de ese momento, se otorgarían por ley.³⁵ En lo referente al tema que aquí nos interesa, es importante señalar que una Real Orden de 17 de abril de 1855 establecía que la unión entre España y Francia se haría por el valle del Bidasoa,³⁶ lo que, de momento, suponía un duro revés para la opción de los Alduides, algo, por otro lado, que resultaba bastante lógico. De hecho, la apuesta por Irún quedaba recogida entre los trazados preferentes para recibir ayuda del Estado contemplados en la mencionada ley. En concreto, esta línea sería otorgada en primera instancia al Crédito Mobiliario Español y después cedida a la Compañía del Norte o de Madrid a Irún, constituida en 1858.³⁷ En principio, podría considerarse el paso más fácil y natural de la frontera.

Pese a todo, lo cierto es que desde 1855 las iniciativas a favor de construir ferrocarriles que atravesaran los Pirineos se multiplicaron, teniendo como protagonistas a instituciones o agentes privados locales de aquellas provincias o comarcas próximas a la frontera que vieron en el ferrocarril una posibilidad para salir de su tradicional aislamiento y favorecer la comercialización de sus productos. En este sentido, la Ley de 1855 fue un instrumento propicio, ya que en ella solo se marcaban las directrices generales de la red ferroviaria española, sin que se fijase un plan pormenorizado. Y a su vez, la ley hablaba de la forma de la concesión y de la elección de los concesionarios, por lo que se beneficiaba la creación de compañías ferroviarias, de suerte que el Estado jugara un papel secundario, aunque, eso sí, ofreciendo unas importantes posibilidades de subvención y ayuda económica, muy atractivas para los posibles inversores.³⁸

Tal es así que la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles sorprendió a Dagueuet redactando un proyecto para la Diputación de Navarra en el que se contemplaba una vez más el valle de los Alduides como posible conexión transpirenaica.³⁹ Dicho proyecto lo terminó en 1856 y sirvió de punto de apoyo para las reivindicaciones de las instituciones navarras.⁴⁰ De manera que

35. Comín *et al.* (1998), I, pp. 56-57.

36. Tedde de Lorca (1978), p. 23.

37. Tedde de Lorca (1978), vol. 2, pp. 23-27, y Comín *et al.* (1998), vol. 1, pp. 67-70.

38. Barquín (2016).

39. Carta del 20 de septiembre de 1854 de la Diputación Provincial de Navarra a Dagueuet, AAN, DFN, CJ 40.975/2.

40. No me ha sido posible encontrar el proyecto original de Dagueuet ni en los archivos españoles ni en los franceses. No obstante, hay un resumen del mismo en *Rapport de la Commission d'enquête* (1857), pp. 14-19.

el 5 de enero de 1857 la Diputación presentó este estudio al Ministerio de Fomento, que inmediatamente lo remitió a los órganos consultivos del Ministerio de la Guerra. El hecho de que se pretendiese abrir un nuevo paso ferroviario por los Pirineos precisaba de los informes respectivos de la Dirección General de Ingenieros Militares y de la Junta de Defensa del Reino. Pues bien, en sendos escritos se oponían a la construcción de esta línea por suponer una seria amenaza para el territorio nacional. La defensa natural que constituían los Pirineos podía verse afectada.⁴¹ En realidad, se trataba de un argumento muy endeble, pues el levantamiento de unos pocos kilómetros de vía sería suficiente para detener una posible invasión extranjera en caso de guerra. Sin embargo, lo expresado por ambos organismos constituía una opinión generalizada en buena parte del Ejército.⁴² De ahí que ambos escritos sirviesen de base para la redacción de un extenso informe del Ministerio de la Guerra en el que se oponía a la construcción de dicho ferrocarril.⁴³

No obstante lo cual, el Ministerio de Fomento solicitó a Cipriano Martínez de Velasco, ingeniero jefe del distrito de Logroño, en el que se incluía Navarra, que informase sobre las posibilidades de ejecutar el proyecto de los Alduides. Para ello se desplazó a la zona, hizo un estudio técnico sobre el terreno y lo comparó con el proyecto de Daguinet, llegando a la conclusión de que la construcción de dicha línea era perfectamente posible, no encontrando impedimento alguno que pudiera considerarse insalvable.⁴⁴ Por lo tanto, allí donde los ingenieros militares veían un serio problema de seguridad nacional, un ingeniero civil como Martínez de Velasco solo contemplaba posibles dificultades técnicas en modo alguno insalvables. Pese al carácter montañoso de la zona, existía tecnología suficiente para poder llevar a cabo dicho trazado. Otras cuestiones podrían ser el coste de la obra y la rentabilidad de la misma, evidentemente. Lo cierto es que las autoridades navarras podían encontrar en este escrito un argumento importante para seguir planteando la viabilidad del proyecto que defendían, como así lo hicieron.

Para entonces el debate transpirenaico vivía uno de sus momentos más álgidos en el sur de Francia, donde los partidarios del paso de los Alduides pronto se enfrentaron a quienes veían en Canfranc una alternativa más factible.⁴⁵ En dicho debate no solo intervinieron las diferentes instituciones y prensa locales, sino también algunos grandes grupos empresariales, como fue el caso de los Rothschild, quienes mantenían estrechas relaciones con los impul-

41. *Informe sobre la inconveniencia del ferro-carril de los Alduides* (1864). Ahora bien, desde la prensa especializada se denunciaba la postura mantenida por algunas autoridades militares a este respecto. Véase, por ejemplo, «Las obras públicas y las zonas militares», *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 18 de julio de 1858, pp. 451-452.

42. Así lo expondría años más tarde el ingeniero militar Olave (1880), pp. 9-48.

43. Vidal i Raich (1999), p. 52.

44. Ministerio de Fomento (1861), documento 8, pp. 9-13.

45. Larrinaga (2002), pp. 121-132.

sores del Grand Central, que veían con buenos ojos la extensión de sus líneas hasta la frontera pirenaica. En este sentido, cabría recordar que el consorcio formado por el Grand Central, la Sociedad Mercantil e Industrial y José de Salamanca había obtenido el 11 de mayo de 1856 la concesión de la línea de Madrid a Zaragoza, constituyéndose la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) en diciembre de ese mismo año, figurando entre sus principales accionistas los Rothschild. Esta sociedad se haría posteriormente con la transferencia de la de Almansa a Alicante, lograda en primera instancia por el marqués de Río Florido, quien la traspasó a la Compañía de Almansa a Alicante, en la que Salamanca tenía importantes intereses.⁴⁶ En consecuencia, los Rothschild podrían estar interesados en una vía férrea transpirenaica que terminara por empalmar con Argelia, entonces bajo soberanía francesa. Dicho paso podría hacerse por los Alduides, Pamplona, Zaragoza y Madrid hasta Alicante. De esta ciudad a Orán restarían solo 350 kilómetros que se salvarían con barcos de vapor.⁴⁷

Así, en junio de 1857, la Diputación de Navarra contrató con Salamanca la construcción del ferrocarril de los Alduides mediante una subvención de doce millones de reales. Poco después, en febrero del año siguiente, creaba una comisión para que explicara al Gobierno la necesidad de dicho trazado. Sus gestiones prosperaron, ya que el proyecto de ley pidiendo autorización para la concesión de este proyecto fue propuesto a las Cortes por el navarro conde de Guenduláin, ministro de Fomento del ejecutivo presidido por Francisco Javier Istúriz, el 3 de mayo de 1858, tal como especificaba la Ley General de Ferrocarriles.⁴⁸ Ahora bien, la discusión del proyecto provocó tal oposición que terminó con una crisis ministerial que se saldó con un nuevo gabinete de O'Donnell.⁴⁹ Desde luego, todo parece indicar que Norte no estaba dispuesta a perder la exclusividad del paso de los Pirineos por Irún, haciendo todo lo posible para que la línea de los Alduides no se llevase a cabo. Sobre todo, si ese trazado podría serle de interés a los Rothschild en algún momento. Aquí no hay que olvidar que, cuando se inauguraron los trabajos de la línea del Norte en Valladolid (25 de marzo de 1856),⁵⁰ el general Espartero prometió a la compañía el monopolio de las conexiones internacionales con Francia.⁵¹ No es de extrañar, por consiguiente, que se emplearan a fondo para que tal promesa se cumpliera. Y, de hecho, a la larga, lo consiguieron. Ahora bien, siendo los apoyos políticos innegables, tampoco se puede olvidar que de la

46. García Venero (1948), p. 182.

47. Broder (2012), p. 29.

48. Ministerio de Fomento (1861), documento 9, pp. 13-15.

49. Cameron (1971), pp. 216-219; Larrinaga (2002), p. 136; y Suso (2006), pp. 72-74.

50. García Venero (1948), p. 247.

51. Mazade, Valentin de: «Les chemins de fer espagnols et la traversée des Pyrénées», *Revue de Deux-Mondes*, 1 de junio de 1861, p. 717.

construcción de Alduides se beneficiaría un puerto francés (Bayona) en lugar de uno español (San Sebastián-Pasajes) y que las dificultades técnicas, y de paso económicas, que presentaba frente al trazado de Irún eran innegables: pendientes superiores a las de la línea del Norte (del orden del 2 al 3%) y la construcción de un túnel internacional de más de 5 kilómetros de longitud.

A pesar de todo, el acuerdo de la Diputación de Navarra con Salamanca y el hecho de que este se hiciese en octubre de 1857 con la concesión de la línea entre Zaragoza y Pamplona pudieron despertar un renovado interés en la MZA.⁵² Si bien O'Donnell, a la sazón presidente del Gobierno, no cedió, argumentando que la opción de Alduides comprometía la construcción de la línea de la Compañía del Norte y porque Bayona era un puerto francés. En su respuesta, Weisweiller y Bauer, que veían por detrás una maniobra del Crédito Mobiliario para impedir a MZA la salida a Francia, plantearon que, tal vez, en lugar de Alduides, se podría pensar en otro enlace directo con Dax, lo que invalidaría el argumento de favorecer a un puerto francés en lugar de a uno español. Incluso, llegaban a proponer una compensación a Norte con la línea Alar-Santander, entonces bajo control de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, bajo la égida de los Rothschild. A O'Donnell, sin embargo, estos argumentos no debieron convencerle y se opuso.⁵³

Con todo, una circunstancia debió disuadir claramente a los Rothschild de seguir adelante con su apuesta alduina: el hecho de que su tendido ferroviario, finalmente, tendría que enlazar con una línea de los Péreire, bien en España, bien en Francia (Bayona).⁵⁴ A este respecto, cabe recordar que estos eran concesionarios de la línea entre Burdeos y Bayona primero (1852) y hasta Hendaya después (1859).⁵⁵ Precisamente, el hecho de empalmar con la línea del Norte podría explicar el voto contrario de tres miembros del Consejo de Administración de MZA para adquirir la concesión de la línea Zaragoza-Pamplona en manos de José de Salamanca.⁵⁶ Ello no fue óbice para que este continuase adelante con el proyecto. En él tomaron parte los empresarios Chatelus, Delahante y Courpon y, contando con el apoyo de Jules Mirès,⁵⁷ constituyó en diciembre de 1859 la Compañía Ferroviaria de Zaragoza a Pamplona. La línea estaba entonces en plena construcción y la idea de Salamanca era que MZA se hiciese con ella, a pesar de no estar aprobado el paso

52. Vidal i Raich (1999), p. 50.

53. López Morell (2005), pp. 167-168.

54. Cameron (1971), p. 218.

55. Aunque hay que recordar que en la concesión se incluía un artículo que no excluía la construcción posterior de un ferrocarril por los Alduides. Véase Fabas (1982), p. 53.

56. Tedde de Lorca (1978), II, pp. 59-60.

57. Jules Mirès, financiero de París, se caracterizó por una ambición desmedida y sus pocos escrúpulos, de suerte que fue demandado por fraude, haciéndose cargo de sus intereses en la compañía los financieros asociados en el Crédit Industriel. Véase Cameron (1971), pp. 218-219.

pirenaico. Pero al fracasar Salamanca en su intento, su respuesta fue rápida y agresiva. En pocas semanas solicitó del Gobierno la concesión inmediata del tramo que le quedaba hasta Zaragoza, la línea Sigüenza-Tudela, pasando por Soria, y la Madrid-Torrijos-Talavera con la intención de continuar a Cáceres, Badajoz y Portugal. En definitiva, la conformación de un nuevo proyecto ferroviario nacional, proyecto que en las Cortes no pudo salir adelante por la oposición frontal de los parlamentarios vinculados a la MZA Bermúdez de Castro, Moreno y Mon, que rechazaron vehementemente la línea de Soria y el paso de los Alduides. Lo que, a la postre, supuso un auténtico varapalo para Salamanca, quien no tardaría en abandonar sus planes ferroviarios, al menos, momentáneamente.⁵⁸ Así las cosas, para 1860 la línea llegaba a las inmediaciones de Pamplona, inaugurándose el tendido entre la capital navarra y Zaragoza en 1861.⁵⁹

Ahora bien, cuando, mediante una Real Orden de 19 de julio de 1862, el Gobierno acordó que la línea Zaragoza-Pamplona empalmase con el ferrocarril del Norte en Alsasua, se desvanecieron momentáneamente las esperanzas de un trazado por Alduides, aunque el ejecutivo mandó instruir un expediente acerca de la conveniencia de construir, además de la línea de Alsasua, otra entre Irurzun y un puerto del Cantábrico. Con ello se pretendía examinar los posibles perjuicios que, según algunos, experimentaría el comercio de Navarra al conectarse en Alsasua con el ferrocarril del Norte. Al tiempo que podría restar apoyos a los partidarios del trazado por Alduides.⁶⁰ Lo cierto es, sin embargo, que la alternativa de Irurzun no se hizo, pues Norte no estaba dispuesta a construir este ramal, estando previsto el de Alsasua a Zumárraga, San Sebastián e Irún. Pero tampoco sirvió para evitar el seguir alimentando la polémica del paso transpirenaico, ya que a finales de 1863 un grupo de diputados navarros presentó una proposición de ley para la concesión de un ferrocarril desde Pamplona a la frontera francesa por Villaba y Eugui. A tan solo 38 kilómetros de la capital navarra, no resultaba lógico, según su exposición, ir hasta Alsasua para alcanzar Francia por Hendaya, atacando ese supuesto monopolio de Norte para atravesar los Pirineos.⁶¹ Como era de esperar, la respuesta de esta no tardó en llegar, abogando por la exclusividad del paso de la frontera por Irún, según la Ley de Concesión de 11 de julio de 1856.⁶²

58. López Morell (2005), pp. 169-170.

59. Wais (1974), p. 266. La Compañía Zaragoza a Pamplona se fusionó con la Barcelona a Zaragoza en 1865, dando lugar a la Zaragoza-Pamplona-Barcelona, que finalmente sería integrada en Norte en 1878.

60. Lorenzo Alzate: «Observaciones sobre la cuestion Alduides», 1860, Archivo General de Guipúzcoa, DM, 22, 26.

61. *Memoria sobre el proyecto de ley de concesion* (1864).

62. Escrito del 26 de enero de 1864 de los miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Norte Ignacio Olea y García Sánchez al ministro de Fomento, AGA, *Obras*

Pero no solo, pues también los diputados de Aragón, rivalizando con los de Navarra, presentaron a los pocos días una proposición de ley solicitando autorizar al Gobierno la concesión de un ferrocarril de Zaragoza a Canfranc, aprovechando el tendido construido entre Barcelona y Huesca. Aunque se advertía que, si en estudios posteriores se aconsejaba pasar la frontera por otro punto del Pirineo central, el Gobierno quedaba autorizado para resolverlo.⁶³ En realidad, los representantes aragoneses no hacían sino canalizar lo que era un vivo deseo en determinados sectores de esas provincias. A este respecto, cabe recordar una exposición del 15 de mayo de 1863 de la Sociedad Aragonesa de Amigos del País entregada al ministro de Fomento Manuel Moreno López en una visita a la capital maña. En su escrito se señalaba al país vecino como su mercado natural, insistiendo en que la frontera se hallaba a tan solo 223 kilómetros, frente a los 334 hasta Irún y los 500 hasta Perpiñán, con los perjuicios que esto suponía para sus mercancías y, en general, para la economía de la región, lo que, por ende, habría de repercutir en las mismas arcas del Estado. De ahí la necesidad de construir una línea internacional por el Pirineo central, bien por Canfranc, bien por Gavarnie.⁶⁴

A pesar de las críticas vertidas por los representantes aragoneses contra el ferrocarril de los Alduides,⁶⁵ lo cierto es que los navarros, sin embargo, no daban su brazo a torcer y el 11 de enero de 1864 el diputado Nazario Carriquiri presentó en el Congreso una proposición de ley para otorgar a la Compañía de Zaragoza a Alsasua un ramal que, desde Pamplona, se dirigiese a la frontera francesa. La cámara la aceptó y nombró una comisión de siete miembros, en principio, favorables al proyecto.⁶⁶ Eso sí, esta vez se confió a dos ingenieros españoles, Ángel Retortillo y Eusebio Page, la redacción del mismo. Estos, tomando como base el de Daguinet, introdujeron importantes cambios para tratar de salvar las dificultades achacadas al del técnico francés.⁶⁷ Lo que mereció la aprobación del ingeniero José Almazán, encargado de evaluar el informe correspondiente para la Dirección General de Obras Públicas. Esta solicitó entonces la opinión de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, que, aunque no de forma unánime, también fue favorable. Coincidió, además, con un momento importante para los caminos de hierro españoles, puesto que la Ley de 13 de abril de 1864, referida a la creación de

Públicas, caja 23.104. Olave, muy crítico con la actitud de Norte, le acusó de practicar «feudalismo industrial» por querer imponer sus criterios. Véase Olave (1880), pp. 50-51.

63. «Ferro-carril de Zaragoza á Canfranc», *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 17 de enero de 1864, p. 39.

64. «Correo de provincias», *El Clamor Público*, 16 de junio 1863.

65. Denuncia hecha por *El Clamor Público*, 14 de enero de 1864, p. 1.

66. Suso (2006), pp. 86-87, y *Le Messenger de Bayonne*, 19 de enero de 1864.

67. Ángel Retortillo y Eusebio Page: «Memoria descriptiva del “Proyecto de ferro-carril de Pamplona á la frontera de Francia por Villaba, Larrasoña y Eüguy”», AGA, *Obras Públicas*, caja 10.831.

un plan general de ferrocarriles por parte de la Administración, concedió al Gobierno un crédito de dos millones de reales con cargo al presupuesto ordinario de Obras Públicas. Aquí se quiso ver una nueva oportunidad para volver a plantear la alternativa de los Alduides, pero diferentes causas dieron una vez más al traste con el proyecto. Posiblemente la más importante fue que en 1864 la línea del Norte estaba ya muy avanzada, inaugurándose todo el trazado el 15 de agosto de ese año, además de que pronto estallaría la crisis económica de finales de la década de 1860.⁶⁸

De la Ley de 13 de abril de 1864 al fracasado Plan General de Ferrocarriles de 1867

Sancionada la Ley el 13 de abril de 1864, al día siguiente el Ministerio de Fomento dictó una Real Orden para que la Dirección General de Obras Públicas redactase el anteproyecto de la red ferroviaria. A tal efecto se nombró una comisión formada por los ingenieros Carlos María de Castro, Calixto Santa Cruz, Jacobo González Arnao y Gabriel Rodríguez. Para el 25 de junio de ese mismo año ya tenían el documento y una vez más la línea de Pamplona a Francia por Zubiri fue objeto de discusión. A excepción de Castro, los demás firmantes se opusieron a incluirlo en el plan, por lo que llegó a exponer un voto particular abogando por este paso transpirenaico. Por contra, en el plan sí se incluía una línea a través de Canfranc.⁶⁹ Este documento, no obstante, fue discutido en el pleno de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y no fue aceptado, formulándose un anteproyecto nuevo, aprobado el 15 de julio de 1864. Con un tono más crítico, la principal novedad de este anteproyecto de la Junta Consultiva consistía en la importancia otorgada a las vías del litoral, proponiendo cubrir todo el perfil costero del territorio español.⁷⁰ Refiriéndose a los Pirineos, en este anteproyecto no solo se apostaba por los Alduides, sino también por otra línea que, partiendo de Huesca, discurriese por los valles de Arán y de Benasque en dirección a Toulouse. Se pensaba que un único paso transpirenaico no era suficiente teniendo en cuenta los intereses comerciales de la zona y que los Pirineos miden cerca de 400 kilómetros de longitud.⁷¹

Así las cosas, ambos anteproyectos fueron sometidos a información general. Toda esta documentación fue enviada a los gobernadores provinciales para

68. Dichas causas han sido ampliamente estudiadas por Larrinaga (2002), pp. 161-164. Para una visión en profundidad de esta crisis, véase Tortella (1982), caps. 7 y 8.

69. *Ante-proyecto del plan general de ferro-carriles* (1864).

70. Mateo del Peral (1978), I, pp. 109-113.

71. «Ante-proyectos del plan general de ferro-carriles», *Revista de Obras Públicas*, 1864, n.º 22, p. 262.

su discusión por las corporaciones locales y otras entidades. A su vez, se establecieron varias comisiones especiales para el reconocimiento sobre el terreno de varios de los trazados. A tal efecto se nombró una comisión para el análisis de los ferrocarriles del Pirineo central. Formaron parte de ella González Arnao y Gabriel Rodríguez, quienes pronto entablaron relación con una comisión francesa presidida por Eugène Decomble. Este ingeniero llevaba desde 1860 realizando diferentes estudios al norte de los Pirineos, sin que finalmente se tomara ninguna decisión al respecto.⁷² Ante el renovado impulso dado a los estudios por España, el ejecutivo francés constituyó un nuevo servicio de estudios para atravesar los Pirineos centrales, aunque sin especificar si el nuevo paso sería por carretera o ferrocarril. En realidad, el Gobierno galo había perdido ya su interés en este asunto y el trabajo de los ingenieros fue financiado por las corporaciones locales atraídas por una vía transpirenaica.⁷³ Posiblemente, el hecho de haberse inaugurado ya la línea del Norte por Irún habría rebajado las expectativas de cruzar los Pirineos por otros pasos más costosos y probablemente poco rentables.⁷⁴

La comisión española presentó sus primeros resultados ese mismo año de 1865 al elevar a la Superioridad una memoria en la que se abogaba por enlazar la red española con la francesa cruzando el Pirineo central. En concreto, en este escrito hablaban de seis posibilidades, a saber: la línea de Canfranc, entre Zaragoza y Pau; la de Gavarnie, enlazando Huesca con Lourdes; la del valle del Cinca, de Monzón a Labarthe; la del Esera, de Monzón a Montréjeu por el puerto de la Glère; la del Noguera Ribagorzana, de Monzón a Montréjeu por el puerto del Toro; y la del Noguera Pallaresa, de Lérida a Saint-Girons por Salau.⁷⁵ Ahora bien, en lugar de proseguir con el estudio de estas líneas, se ordenó a la comisión, a la que se sumaba ahora Luis Torres Vildósola, que estudiase en el extranjero las vías férreas con fuertes pendientes y curvas de corto radio que podrían aplicarse en este caso. Así las cosas, la comisión concluyó su cometido redactando una memoria fechada en diciembre de 1866, la cual fue complementada con un apéndice en octubre de 1867.⁷⁶ Después de presentada, los trabajos quedaron casi paralizados, como consecuencia de la grave crisis económica y política que vivió entonces el

72. Fabas (1982), p. 67.

73. Decomble (1913), p. 26.

74. En este sentido, la Compañía del Midi nunca estuvo interesada en un nuevo paso transpirenaico. Véase Bouneau (1987), pp. 243-259.

75. Jacobo González Arnao y Gabriel Rodríguez: «Ferrocarril internacional de los Pirineos centrales, sucinta noticia de las soluciones posibles», AGA, *Obras Públicas*, 25/07921.

76. Eusebio Page: «Ferro-carriles por el Pirineo central», *Revista de Obras Públicas*, 15 de febrero de 1874, pp. 37-38. Page fue director general de Obras Públicas primero en 1873 y después en 1881-1882. Véase *Gaceta de Madrid* para los años correspondientes.

país.⁷⁷ Sí se sabe que por esas mismas fechas el ingeniero de caminos francés Gallaup, adscrito a Saint-Girons, departamento de Ariège, elaboró un plano y un proyecto sobre un ferrocarril internacional entre Francia y España, optando por los valles de Salat y Noguera Pallaresa, respectivamente. Este proyecto, como tantos otros, no llegó a realizarse.⁷⁸

Este impulso dado al estudio del paso por los Pirineos centrales debió inquietar a los partidarios de los Alduides, de suerte que el 24 de enero de 1865 la Diputación de Navarra se dirigió a Salamanca opinando que había llegado el momento de dar a dicha propuesta el impulso necesario para ser elevada a ley. El banquero, sin embargo, alegó su quebrantada salud para no enviar a las Cortes el proyecto.⁷⁹ Fue entonces el diputado por Navarra Antero de Echarrri quien presentó una nueva proposición de ley para conceder el ferrocarril de Pamplona a la frontera francesa a la propia diputación. Se nombró una comisión al efecto, cuyo dictamen fue favorable a la aprobación de dicha ley. Todo ello a pesar de una nueva exposición de la Compañía del Norte que, obviamente, se oponía. Estando pendiente de discusión el dictamen mencionado, la legislatura terminó el 22 de julio, por lo que la proposición fue desestimada.⁸⁰

Entretanto, recopilada parte de la información que el Ministerio de Fomento había mandado recoger por la mencionada Real Orden de 14 de abril de 1864, la Dirección General de Obras Públicas nombró al año siguiente una Comisión Especial para proponer, de forma definitiva, el número y clasificación de las líneas que habrían de constituir la red ferroviaria española.⁸¹ Muy brevemente, de nuevo se insistía en conectar Madrid con todas las capitales de provincia, al tiempo que se pretendía reforzar las vías transversales, unir los centros productores con los puertos y las líneas nacionales con las extranjeras, estableciendo algún orden de preferencia en los tendidos. También destacaba la importancia dada a las conexiones internacionales. Y si bien en la propuesta desaparecía la opción de Canfranc,⁸² se contemplaba, empero, la línea de Pamplona a Francia por Alduides, ya que supondría una mejora muy notable en la comunicación con el país vecino.⁸³ Además, en esos momentos

77. Tortella (1982), caps. 7 y 8, y una visión de síntesis más reciente en Fontana (2007), cap. 9.

78. AGP: *Reinados, Isabel II*, caja 8.624, expediente 27.

79. Larrinaga (2002), p. 161.

80. Suso (2006), pp. 90-91.

81. *Memoria presentada al Gobierno* (1867), 2 vols.

82. Vidal i Raich (1999), p. 55. En concreto, la Comisión aducía las difíciles condiciones técnicas y económicas que presentaba el paso del Pirineo central. Véase *Memoria presentada al Gobierno* (1867), II, p. 17.

83. *Memoria presentada al Gobierno* (1867), I, p. 181: «... economiza 185 kilómetros de trayecto entre la mayor parte de las provincias y aquel imperio, con sólo construir 236 kilómetros de línea, de los cuales [...] 38 no exigirán sacrificio alguno del Estado, y 100 próximamente, de los 198 restantes, hubieran sido indispensables de todos modos para enlazar con la red

CUADRO 2 • Principales trazados contemplados entre París y Madrid a mediados del siglo XIX

Dirección París-Madrid	Distancia (km)
Por el ferrocarril del Norte (Irún)	1.452
Por el ferrocarril de los Alduides (Pamplona)	1.302
Por los valles de Aspe y el Aragón hasta Jaca	
- pasando por Huesca	1.443
- dirigiéndose a Zuera por el río Gállego	1.376
Por el ferrocarril de Mauleón al Roncal	1.299

Fuente: Suso (2006), p. 303, recogiendo datos de Eugène Decomble y Eusebio Page.

una posición más flexible por parte de la Junta Consultiva de Guerra parecía favorecer la posible construcción de esta vía férrea.⁸⁴ Con todo, la inestabilidad de los últimos Gobiernos del reinado de Isabel II, la crisis económica y la amenaza de una posible revolución dieron al traste con este programa planificador.⁸⁵ Mientras, en Francia, cada vez cobraba más fuerza la opción de conectar la red de ese país con la española por los Pirineos centrales. En concreto, por los valles de la Neste y del Cinca.⁸⁶

Los pasos pirenaicos hasta la Conferencia Internacional de 1885

Tras un parón inicial en materia ferroviaria tras la Revolución Gloriosa de 1868, a principios de 1870, siendo ministro de Fomento el ingeniero de caminos José Echegaray, se elaboró un proyecto de ampliación del Plan de 1867 con el objetivo de completar la red ferroviaria en él contemplada. En concreto, en diciembre de 1869, en el seno de una disposición legal por la que se autorizaba al Gobierno la adjudicación en pública subasta de la prolongación de la línea férrea de Malpartida de Plasencia a la frontera de Portugal, se incluyó un artículo adicional. A propuesta del propio Echegaray, en él se aseguraba que el ejecutivo presentaría a las Cortes en un breve plazo de tiempo un proyecto de ley para poner en comunicación todas las capitales de provincia y centros productores más importantes con las líneas generales ya construidas o autorizadas.⁸⁷

á la ciudad de Soria». Así, la distancia entre Madrid y la frontera francesa por Burgos e Irún sería de 631 kilómetros, por Soria, Pamplona y Alduides de 446 kilómetros y por Zaragoza, Barcelona y Gerona de 873 kilómetros (*Ibid.*, II, pp. 286-287).

84. Vidal i Raich (1999), p. 56. Véase también Olave (1880), pp. 21-24.

85. Mateo del Peral (1978), I, p. 122.

86. Decomble (1913), p. 30.

87. *Gaceta de Madrid*, 22 de enero de 1870, p. 1

Acorde con el malogrado plan, en esta propuesta el Estado se convertía en el principal promotor y director del desarrollo ferroviario, debido a que disponía de un generoso sistema de subvenciones. Por primera vez, la ley de 2 de julio de 1870 delimitaba en su articulado el diseño de las líneas de interés general, lo que implicaba el poderse beneficiar de una subvención estatal. Por lo que a las conexiones transpirenaicas se refiere, la nueva ley introducía dos novedades importantes respecto del Plan de 1867. La primera es que desaparecía la línea de los Alduides, lo que, en buena medida, suponía un duro revés para las autoridades navarras. La segunda es que ahora sí se planteaba un paso por el Pirineo central. En efecto, el artículo quinto especificaba que el ejecutivo presentaría en tiempo oportuno a las Cortes un proyecto de ley especial para la línea que debía penetrar en Francia por los Pirineos centrales.⁸⁸ Al quedar incluida ahora entre las líneas de interés general, tendría derecho a recibir una ayuda pública para su construcción. En este sentido, ese mismo artículo quinto de la ley hacía referencia a la continuidad de los trabajos de la comisión nombrada en su momento para que fijase el correspondiente proyecto.⁸⁹

En verdad, ya para enero de 1870, de todas las líneas inicialmente contempladas para el paso del Pirineo central, la comisión encargada de su estudio, cuyos trabajos habían quedado casi paralizados entre 1867 y 1869, propuso tres a examen. Aquellas que contaban con mayores posibilidades, a saber: la línea de Huesca por Canfranc, la línea del Cinca hasta Monzón y la línea de Lérida por Noguera-Pallaresa, bien por Arán, bien por el puerto de Salau. Aprobado este plan por la Dirección General de Obras Públicas, durante el mes de julio empezaron los trabajos de campo de las tres líneas mencionadas.⁹⁰ Trabajos que se prolongaron durante varios años.⁹¹

En el plano político, la caída del régimen nacido de la Gloriosa trajo consigo un nuevo pronunciamiento del Estado sobre la definición de la red ferroviaria, esta vez ya en tiempos de la Restauración. De manera que, a finales de 1876, las Cortes aprobaron una ley de bases para la legalización de obras públicas. El artículo segundo autorizaba al ministro de Fomento a redactar una Ley Especial de Ferrocarriles, la cual fue finalmente sancionada por Alfonso XII el 23 de noviembre de 1877. En ella sobresale la formulación de un plan general, clasificando los tendidos y haciendo una descripción de aquellas líneas que debían ser reconocidas como básicas de la red. Se trataba de poner

88. Fabas (1982), p. 71.

89. Vidal i Raich (1999), p. 60.

90. Eusebio Page: «Ferro-carriles por el Pirineo central», *Revista de Obras Públicas*, 15 de febrero de 1874, pp. 38-39.

91. Para finales de 1879 se habían estudiado los trayectos de Canfranc y del Cinca, estando aún sin finalizar el de Noguera-Pallaresa. Véase Eugenio Barrón: «Ferro-carriles del Pirineo Central», *Revista de Obras Públicas*, 1 de octubre de 1879, pp. 215-219.

orden en ella y de corregir los posibles desequilibrios existentes, propiciando la cobertura viaria de zonas aún olvidadas.⁹² Aquí nos interesa el artículo cuarto, por contemplarse una línea internacional a su paso por los Pirineos centrales y dos líneas industriales que unirían Lérida con las minas del Montsec y con el valle de Arán hasta la frontera en Pont du Roy.⁹³

Parece que, concluida la Segunda Guerra Carlista, se retomaba nuevamente el interés por los ferrocarriles transpirenaicos y, aunque por el momento no fue posible una conferencia internacional que terminara por abordar este asunto, lo cierto es que los contactos entre los ingenieros Eusebio Page y Eugène Decomble se intensificaron. La situación en Francia también había cambiado sensiblemente. Habían pasado ya varios años de la guerra contra Alemania y la llegada de Charles Freycinet al Ministerio de Obras Públicas (1877-1879) dio un nuevo impulso a los ferrocarriles en general. Aunque no debemos olvidar que coincide, por otro lado, con la grave crisis de la filoxera que destruyó buena parte de los viñedos franceses, lo que obligó a importar vinos de pasto de otras latitudes, en especial de España. De hecho, en los años centrales del siglo XIX las transacciones comerciales entre ambos países no dejaron de crecer. Si en el quinquenio 1855-1859 las exportaciones hacia Francia suponían el 26,4% del total y las importaciones el 33,0%, en el quinquenio 1890-1894 alcanzaban el 37,9% y el 28,8%, respectivamente.⁹⁴ Francia se había convertido en el principal destino del comercio exterior español, sobresaliendo, en especial, las expediciones de vino. De ahí que las distintas comarcas productoras de Navarra, La Rioja, Aragón y Cataluña buscasen intensificar sus contactos allende los Pirineos, para lo cual el ferrocarril fue visto como un magnífico instrumento.

De este impulso auspiciado por Freycinet se beneficiaron también las líneas internacionales del Pirineo. Es, pues, en este contexto donde debemos situar la creación de esta comisión puramente técnica formada por ingenie-

CUADRO 3 • *Peso del vino en las exportaciones españolas a Francia, 1875-1900*

Año	Proporción (%)
1875	8,5
1880	60,6
1885	68,8
1890	67,1
1895	46,5
1900	23,3

Fuente: Broder (1981), p. 34.

92. Mateo del Peral (1978), p. 127-128.

93. Decomble (1913), p. 34, y Vidal i Raich (1999), p. 61.

94. Prados de la Escosura (1988), p. 202.

ros de caminos. De manera que los puntos de fricción más importantes entre ellos fueron de carácter técnico, referidos a los trazados propiamente dichos; a qué altura realizar el túnel internacional, considerando las diferencias de altitud entre una vertiente y otra; y a los propios costes de ejecución. Así, mientras Decoble hubo de renunciar al plano inclinado para salvar el desnivel de los 1.100 metros del lado francés a los 1.300 del español, Page aceptó la altura máxima de 1.100 metros para acometer el subterráneo internacional. A partir de ahí los comisionados fueron descartando aquellos posibles trazados que no reunían las condiciones técnicas adecuadas o la centralidad requerida, como era el caso de Alduides. De forma que finalmente optaron por dos posibilidades, la línea de Canfranc por el puerto de Somport con un túnel de 6.700 metros y la del Noguera Pallaresa por el puerto de Salau con un subterráneo de 6.600. Escogidas ya estas dos direcciones, el Consejo General de los Bajos Pirineos recibió una propuesta de la Diputación Foral de Navarra a favor de la línea del Roncal, que buscaba unir el Pirineo con Pamplona, conectando así con la red de Norte. En verdad, se trataba de un trazado aún no estudiado, pero que se planteaba como alternativa tanto a la línea de los Alduides como a la de Somport.⁹⁵

En definitiva, para 1880, parecía haber un consenso desde el punto de vista técnico entre Francia y España, a expensas, eso sí, de la decisión política, que, como veremos, se hizo esperar. En primer lugar, el 18 de julio de ese mismo año el Ministerio de la Guerra español se pronunció en contra de una nueva línea que atravesase los Pirineos, cualquiera que esta fuera. Evidentemente, las protestas de las localidades perjudicadas y de la prensa aragonesa y catalana no tardaron en llegar, por lo que finalmente no tuvo más remedio que recular y aceptar un paso, aunque sin especificar cuál.⁹⁶ Por su parte, Francia parecía especialmente interesada en dos posibles líneas férreas transpirenaicas, una directa entre París y Madrid, al margen de la que discurría por Irún; y otra entre París y Cartagena, con vistas a alcanzar lo más rápido posible el puerto de Orán. No en vano el comercio internacional con Argelia fue aumentando extraordinariamente a lo largo del siglo XIX. De hecho, si la suma de las importaciones y exportaciones había sido en 1831 de 7,9 millones de francos corrientes, se habían alcanzado los 350,1 en 1877.⁹⁷ Según el Consejo General de Puentes y Calzadas, la línea más idónea para este fin era, sin duda, la de Toulouse a Lérida por el Noguera Pallaresa.

95. Decoble (1913), pp. 35-40, y Suso (2006), pp. 257-258. Véase también «Antecedentes sobre los Ferrocarriles Transpirenaicos...», por Francisco Echagüe, pp. 2-5, AGP, *Reinados, Alfonso XIII*, caja 15620, expediente 22.

96. «Antecedentes sobre los Ferrocarriles Transpirenaicos...», por Francisco Echagüe, pp. 5-6, AGP, *Reinados, Alfonso XIII*, caja 15620, expediente 22. Véase también Suso (2006), pp. 134-136.

97. Vidal i Raich (1999), p. 67.

El problema vino, no obstante, de la conexión transpirenaica entre París y Madrid. La comisión técnica de Decomble y Page no tomó ninguna resolución respecto de la alternativa de Mauleón-Roncal por falta de estudios. Sin embargo, los ingenieros franceses decidieron explorar esta posibilidad, llegando finalmente a la conclusión de que este trazado era más ventajoso que el de Canfranc. Aparte de una longitud menor (véase cuadro 2), requería un túnel de 4.200 metros de longitud, sensiblemente inferior al de Somport, y se pasaría la cordillera 200 metros más abajo, con el consiguiente ahorro económico. Tales ventajas técnicas parecían evidentes.⁹⁸ Sin embargo, esta apuesta por el Roncal iba a suponer un serio problema en las relaciones franco-españolas de esos años. En especial, tras el Real Decreto de 14 de octubre de 1881 autorizando al Gobierno a hacer la concesión de un camino de hierro entre Huesca y la frontera francesa por Canfranc. España, por su cuenta y riesgo, había optado por esta solución cuando en el país vecino aún había serias dudas al respecto. La concesión de la línea a la Sociedad Anónima Aragonesa Ferrocarril a Francia por Canfranc al año siguiente, la inauguración de las obras por el propio Alfonso XII el 23 de octubre de 1882 y el malestar generado en París por la visita hecha por el monarca a Alemania incomodaron al Gobierno francés y retrasaron la conferencia internacional para tratar este asunto. Pero ¿por qué España se precipitó a la hora de hacer esta concesión y no esperó a ponerse de acuerdo con Francia? ¿Acaso una línea transpirenaica no debía contar con el beneplácito de ambas partes? ¿Pretendía el Gobierno español presionar a su homólogo francés para que adoptase este trazado?

No es fácil responder a estas preguntas, pero, empezando por la última, lo cierto es que el ejecutivo galo se molestó sobremanera con la medida adoptada, aunque, finalmente, en la conferencia internacional de 1884, terminó por aceptarla y abandonó su apuesta por el Roncal. En cuanto a esta elección por parte de España, en primer lugar, se argumentó que la de Somport era la ruta más transitada del Pirineo central entre ambos países. Era la que disfrutaba de un movimiento comercial más intenso. En segundo lugar, pudo haber una motivación política, en el sentido de que, durante la Segunda Guerra Carlista, había sido la única vía que había quedado abierta a las transacciones internacionales. Ese territorio aragonés se había mantenido leal al Gobierno y no se había levantado en armas, por lo que dicha concesión podría considerarse asimismo como una especie de compensación ante la fidelidad demostrada.⁹⁹ Desde luego, esta opción podía interpretarse como contraria a los intereses de las provincias de Lérida (que podía ver peligrar la línea del No-

98. Decomble (1913), pp. 44-47.

99. Decomble (1913), pp. 48-49, y Vidal i Raich (1999), pp. 84-85. Véase también «Antecedentes sobre los Ferrocarriles Transpirenaicos...», por Francisco Echagüe, p. 7, AGP, *Reinados, Alfonso XIII*, caja 15.620, expediente 22.

guera Pallaresa), Navarra (otro tanto para las líneas de Alduides y Rocal) y Soria (beneficiaria de las propuestas navarras), pero también de la región de Toulouse, especialmente interesada en la conexión leridana. A este respecto, la opción más perjudicada tal vez fuese la alternativa del Roncal, que podría sustituir a las dos opciones de Alduides y Canfranc.

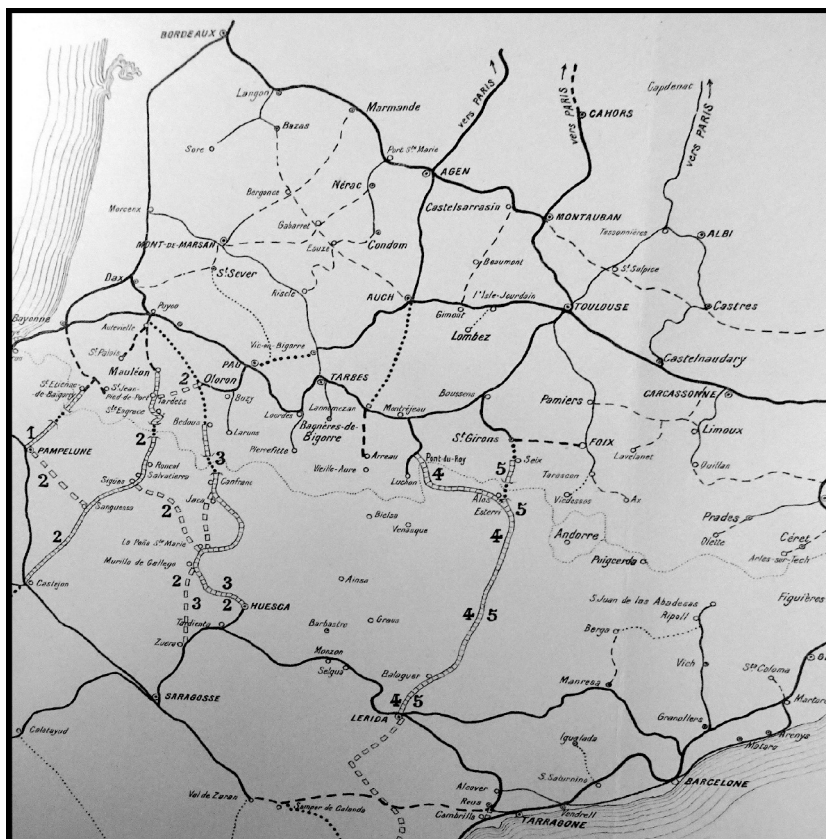
Así las cosas, por fin en 1884 tuvo lugar la conferencia internacional. La primera fase se celebró en Pau entre el 16 y el 25 de febrero. Participaron tres comisionados por cada delegación. En el caso español, tres representantes de los ministerios de la Guerra, Fomento y Estado, bajo la presidencia del brigadier marqués de Villa Antonia. Desde el comienzo los franceses expusieron sus preferencias, la línea París-Madrid por Roncal y la París-Cartagena por el puerto de Salau y el Noguera Pallaresa. Los españoles, por su parte, rechazaron la vía del Roncal por haberse inaugurado ya la de Canfranc y por motivos militares. Además, plantearon que la París-Cartagena discurriese por el valle de Arán, no por Salau. Tras varios días de debate, no se pudo avanzar más en los respectivos vetos: Roncal por parte de España y Arán por parte de Francia. Bloqueada la negociación y a la espera de nuevas instrucciones, se suspendieron las conversaciones hasta mayo en la capital francesa.¹⁰⁰ En efecto, el 17 se retomó el diálogo. Tras varios días escuchando a las distintas delegaciones de las comarcas afectadas, se desplazaron a la región pirenaica para analizar sobre el terreno los trazados. Finalmente, el 2 de julio se firmó en Canfranc el proyecto de convenio entre ambas delegaciones, con cinco votos a favor y uno en contra (del general Peaucellier), acordando construir la línea de Olorón a Zuera por Canfranc (con algunas modificaciones bien vistas por los franceses) y la de Saint-Girons a Lérida por Salau. Las dos partes se comprometían a ejecutar ambas líneas simultáneamente, si bien este acuerdo no tendría efecto hasta ser sancionados por los Gobiernos correspondientes.¹⁰¹ El convenio se firmó en París el 17 de diciembre, convirtiéndose en acta diplomática el 13 de febrero de 1885, pero sin ser ratificado por los dos parlamentos nacionales.¹⁰² En verdad, las dificultades de todo tipo (crisis económica, técnicas, desinterés, guerra mundial, etc.) hicieron que hubiese que esperar hasta los años veinte para que el transpirenaico fuese una realidad. En 1928 se inauguró la línea del Canfranc y un servicio internacional restringido entre Ripoll y la frontera, lo que constituye una buena prueba de tales inconvenientes. Por su parte, la del Noguera Pallaresa ni siquiera se terminó.

100. Informe del brigadier marqués de la Villa Antonia al ministro de la Guerra, 18 abril 1884, AGP, *Reinados, Alfonso XII*, caja 12942, expediente 14.

101. Informe de brigadier del Estado mayor, marqués de Villa Antonia, delegado del Mº de la Guerra en la Comisión Internacional de ferrocarriles del Pirineo. 30 sept. 1884. Dirigido al Ministro de la Guerra, AGP, *Reinados, Alfonso XII*, caja 12810, expediente 17.

102. «Antecedentes sobre los Ferrocarriles Transpirenaicos...», por Francisco Echagüe, p. 10, AGP, *Reinados, Alfonso XIII*, caja 15620, expediente 22.

MAPA 1 ▪ Trazados discutidos en la Conferencia Internacional de 1884



1: de Bayona a Pamplona por Aldudes; 2: de Mauleón a Roncal; 3: de Olorón a Jaca por Somport; 4: de Toulouse a Lérida por el valle de Arán; 5: de Saint-Girons a Lérida por Salau.

Fuente: Decomble (1913).

Conclusiones

La primera conclusión que se puede obtener de este trabajo es que los verdaderos pasos transpirenaicos fueron los de Irún y Portbou, ya que, en realidad, fueron los que menos problemas técnicos generaron y los que canalizaron los tráficos comerciales con Francia durante la segunda mitad del siglo XIX. Ahora bien, el hecho de que la cadena pirenaica se extendiera a lo largo de unos 400 kilómetros suscitó el interés de otros territorios por abrir nuevos trazados pirenaicos. Así se explicaría la movilización de los intereses locales de Navarra, Aragón o Lérida para la construcción de otras líneas férreas, lo cual iba en contra de los intereses de la Compañía del Norte en el caso de Irún

y de la de Tarragona a Barcelona y Francia (fusionada en 1889 con MZA) en el de Portb-u. De ahí que, en realidad, los inconvenientes técnicos que se adjudicaron (las fuertes pendientes, los radios de las curvas, la altura o la construcción de un largo túnel) no fueran insuperables. A este respecto, no debemos olvidar tampoco que, desde el punto de vista económico, hubo un problema de competencia, como bien se ha visto en el caso de Norte. Con un tráfico de mercancías bastante lánguido, que se manifestó en la escasa rentabilidad de las compañías ferroviarias españolas, Norte, por ejemplo, no quiso ver sus flujos mermados con la apertura de nuevas vías.

A ello hubo que añadir, en segundo lugar, la propia renuencia de la mayor parte del estamento militar a horadar los Pirineos, entendiéndolos como una defensa natural. A pesar de que hubo algunas voces críticas con este planteamiento, se ha visto a lo largo de este estudio el enorme peso que tuvieron los contrarios a las nuevas líneas, más allá incluso de las cuestiones técnicas o económicas ya mencionadas. Buena parte del estamento militar, recordando aún la invasión del Ejército napoleónico, seguía optando por el menor número de vías de comunicación que atravesasen esta cadena montañosa. Con los pasos de Irún y Portbou y los distintos caminos ya existentes era suficiente para satisfacer las necesidades económicas de las comarcas afectadas sin poner en cuestión la seguridad nacional.

Finalmente, del lado francés hay que subrayar que ni el Gobierno ni la Compañía del Midi demostraron demasiado interés por los transpirenaicos. Esta empresa muy pronto renunció al proyecto, dadas las enormes inversiones que suponía para un mercado más bien estrecho. Por su parte, tampoco la Administración gala se sintió muy atraída por estas líneas y la prueba estuvo en que no fue hasta 1884 que se celebró la primera conferencia internacional de carácter oficial entre España y Francia para abordar este tema. Cuando desde hacía décadas se venía suscitando este debate en los departamentos pirenaicos. La lentitud en la puesta en funcionamiento de la línea entre Canfranc y Olorón, que se demoró hasta 1928, resulta, en este sentido, muy ilustrativa.

En definitiva, factores de carácter económico (competencia sobre los escasos tráficos), técnico (por su elevado coste) y militar, y la falta de interés de la Administración francesa, así como las serias dificultades económicas por las que atravesó la española, impidieron la apertura de líneas transpirenaicas en la segunda mitad del siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA

- AGIRREAZKUENAGA, J. *et al.* (1993), *Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia (1808-1876)*, Parlamento Vasco, Vitoria, pp. 123-124.
- Ante-proyecto del plan general de ferro-carriles* (1864), Imprenta del Indicador de los Caminos de Hierro, Madrid.
- BARQUÍN, R. (2012), «Segovia versus Ávila: la conexión ferroviaria entre Madrid y la Cuenca del Duero (1845-1865)», *Investigaciones de Historia Económica*, 8(3), pp. 144-153.
- BARQUÍN, R. (2016), «Castillos en el aire, caminos de hierro en España», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, 10, pp. 289-317.
- BOUNEAU, C. (1987), «Les Transpyréneens ferroviaires: un dileme pour la Compagnie du Midi 1865-1937», en *Les relations entre le Sud-Ouest et la péninsule ibérique*, Société des sciences, lettres et arts de Pau et du Béarn, Pau, pp. 243-259.
- BRODER, A. (1981), *Le rôle des intérêts étrangers dans la croissance économique de l'Espagne au XIXe siècle*, Tesis de Estado inédita, Universidad de París I, París.
- BRODER, A. (2012), *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CAMERON, R. (1971), *La France et le développement économique de l'Europe, 1800-1914*, Seuil, París.
- COELLO, F. (1855), *Proyecto de las líneas generales de navegación y de ferro-carriles en la Península española*, Prensa de Tomás Núñez Amor, Madrid.
- COLOMÈS DE JUILLAN, C. J. (1854), *Extrait du mémoire à l'appui des enquêtes sur le chemin de fer entre Paris et Madrid, par Tarbes, Gavarnie, Huesca, Saragosse*, Impr. de T. Talmon, Tarbes.
- COMÍN, F. *et al.* (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Anaya, Madrid.
- CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE (1854), *Procès-verbaux des Délibérations. Session de 1854*, Typographie de Durand, Imprimeur de la Préfecture, Burdeos.
- Consideraciones sobre las ventajas del ferro-carril del Norte por Zaragoza y Canfranc. Los aragoneses á la nación española* (1853), Imprenta de Antonio Gallifa, Zaragoza.
- DAZET, M. (1856), *Résumé des discussions diverses sur la traversée des Pyrénées par voies de fer*, Impr. de T. Talmon, Tarbes.
- DECOMBLE, C. (1913), *Un épisode des relations franco-espagnoles. Les chemins de fer transpyréneens: leur histoire diplomatique, leur avenir économique*, A. Pedone, París.
- ECHEVARRÍA, Ramón (1862), *Ferro-carril de los Alduides. Consideraciones sobre el origen, historia, trazados y demás circunstancias del ferro-carril de los Alduides*, Imprenta de José M. Ducazcal, Madrid.
- FABAS, J. P. (1982), *Le Transpyréneen central de Canfranc*, Memoria de máster inédita, Université Pau, Pau.

- Ferro-carril de Norte: observaciones acerca de los trazados de la primera sección cuya preferencia se disputan Segovia y Ávila* (1854), Imprenta del Colegio de Sordo-Mudos y de Ciegos, Madrid.
- FONTANA, J. (2007), *La época del liberalismo*, Crítica y Marcial Pons, Barcelona.
- GARCÍA VENERO, M. (1948), «Historia anecdótica del ferrocarril en España», en *Cien años de ferrocarril en España*, Comisión Oficial para la Conmemoración del primer centenario del ferrocarril en España, Madrid, vol. 1, pp. 1-360.
- GERMÁN, L. (2012), *Historia económica del Aragón contemporáneo*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989), *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Espasa Calpe, Madrid.
- Informe sobre la inconveniencia del ferro-carril de los Alduides, bajo el punto de vista de la defensa del territorio español, emitido por la Dirección General de Ingenieros Militares (2 de marzo de 1857)* (1864), Imprenta de Luis Palacios, Madrid.
- LARRINAGA, C. (2002), *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Casino de Irún, Irún.
- LARRINAGA, C. (2005), «La Concesión Vascongada y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V. Historia Contemporánea*, 17, pp. 67-92.
- LÓPEZ MORELL, M. Á. (2005), *La Casa Rothschild en España*, Marcial Pons, Madrid.
- MATEO DEL PERAL, D. (1978), «Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)», en ARTOLA, M. (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 1, Banco de España, Madrid, pp. 29-159.
- Memoria sobre el proyecto de ley de concesion de un ferro-carril directo desde Pamplona á la frontera de Francia, presentado por algunos diputados de Navarra. La dirige a las Cortes la compañía concesionaria del ferro-carril de Zaragoza a Pamplona* (1864), Imprenta de «El Clamor Público», Madrid.
- Memoria presentada al Gobierno por la Comisión especial encargada de proponer el Plan General de Ferrocarriles* (1867), 2 vols., Imprenta Rivadeneyra, Madrid.
- MINISTERIO DE FOMENTO (1861), *Ferro-carril de los Alduides. Documentos relativos á esta línea y á los estudios de prolongacion de la de Zaragoza á Alsásua*, Imprenta Nacional, Madrid.
- OLAVE, S. (1880), *La verdad acerca del ferro-carril de Alduides prolongado desde Pamplona por Estella, Calahorra y Soria hasta Torralba en la linea de Madrid a Zaragoza. Estudio analítico*, Álvarez, Madrid.
- O'QUIN, P. (1853), *Des Chemins de fer Pyrénéens*, Impr. de E. Vignancour, Pau.
- O'QUIN, P. (1856), *Chemin de fer de France en Espagne*, Impr. de E. Vignancour, Pau.
- PARRA DE MAS, S. (1988), *El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Aldaba Ediciones, Madrid.
- PASCUAL, P. (1999), *Los caminos de la era industrial*, Universidad de Barcelona, Barcelona.

- PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1988), *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Alianza, Madrid.
- Procès-verbal de la Commission d'enquête de l'arrondissement de Pau, sur le projet du chemin de fer de la Nive et des Aldudes* (1857), Imprimerie de E. Vignancour, Pau.
- 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 née Teulières, Bayona.
- SUSO, I. (2006), *Aldudes versus Roncal*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona.
- TEDDE DE LORCA, P. (1978), «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en ARTOLA, M. (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Banco de España, Madrid, vol. 2, pp. 9-354.
- VIDAL OLIVARES, J. (1997), «Marchés nationaux ou internationaux? Les compagnies de chemins de fer en Espagne et leurs connexions internationales avec la France et le Portugal, 1850-1914», en MERGER, M. (dir.), *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles, quel enjeux?*, Ouest Éditions, Nantes, pp. 347-361.
- VIDAL I RAICH, E. (1999), *Fronteras y ferrocarriles: génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*, Universitat de Lleida, Lleida.
- WAIS, F. (¿1943?), *Origen de los ferrocarriles españoles*, Gráficas Marsiega, Madrid.
- WAIS, F. (1974), *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, Madrid.



***The trans-Pyrenean railways in the mid-nineteenth century (1844-1885).
Between wish and reality***

ABSTRACT

Considering the importance of transport between Spain and France, in this article we analyze several projects of railway connection in the middle of the 19th century. Specifically the Pyrenean railways, the subject of several studies, much political debate and comment in the journals but with few results. In the Pyrenees regions there was the demand to build more railroads, as they only had Irún and Portbou, so there were many kilometers without trains joining both countries. However, such aspirations suffered the opposition of a large part of the Spanish army and the lack of real interest by the central government, the railway companies and the French government. In addition, it should be added, the high costs and possible losses of a new railway line. This explains the delay in an international conference between both countries to treat this important problem.

KEY WORDS: Railways, Trans-pyreneans, Spain, 19th Century

JEL CODES: N13, N73, F50, F55



***Los ferrocarriles transpirenaicos a mediados del siglo XIX (1844-1885).
Entre el deseo y la realidad***

RESUMEN

Considerando la relevancia de las comunicaciones fronterizas de un país con sus vecinos, en este artículo nos proponemos analizar los distintos proyectos de conexión ferroviaria franco-española a mediados del siglo XIX. En concreto, estaríamos hablando de los ferrocarriles transpirenaicos, que fueron objeto de numerosos estudios, de muchos debates políticos y periodísticos y de muy pocas realizaciones. Las comarcas próximas a los Pirineos sostuvieron la necesidad de construir más líneas férreas que las de Irún y Portbou, pues estas dejaban un amplio espacio sin cubrir. Sin embargo, semejantes anhelos chocaron con la oposición de una buena parte del Ejército español y la falta de interés real de la Administración central, de las compañías ferroviarias y de la propia Francia. Además, habría que añadir los elevados costes y las posibles pérdidas de explotación. Esto explica la tardanza en celebrarse una conferencia internacional entre ambos países para tratar de este asunto.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarril, Transpirenaicos, España, Siglo XIX

CÓDIGOS JEL: N13, N73, F50, F55