

Los Pereire y las Compañías de Norte de España y Midi en la definición de las conexiones ferroviarias franco-españolas 1832-1907

Francisco de los Cobos Arteaga (Universidad de Castilla-La Mancha)

Tomás Martínez Vara (Universidad Complutense de Madrid)

Resumen:

El presente trabajo tiene por objeto conocer qué mecanismos empresariales influyeron en la construcción de las líneas ferroviarias transpirenaicas, desde la perspectiva del grupo familiar Péreire y de la empresa que fundaron al sur de los Pirineos: la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España. El tiempo de análisis comprende desde el primer paso franco-español proyectado por el ingeniero saint-simoniano Michael Chevalier en 1832, a la convención definitiva de 1907 que incluía tres nuevas vías de unión interpirenaicas.

El tema de los ferrocarriles franco-españoles ha generado un abundante número de monografías, que exploran en las hipótesis que, junto a factores empresariales o de cohesión entre los pueblos, los trazados fueron definidos por cuestiones militares y diplomáticas y, de forma singular, por decisiones de destacados políticos franceses para promocionarse en sus circunscripciones electorales.

La originalidad del presente trabajo consiste en centrar su atención en la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España y, mediante la documentación interna de la misma, considerar que los protagonistas de la mencionada hipótesis son Juan Barat, director de la compañía 1881-1901, y los miembros de gobierno de España que pertenecían al consejo de administración de Norte.

Es necesario advertir que, para contextualizar la investigación, deberán exponerse las diferencias entre las familias Pereire y Rothschild, cuyo campo de batalla se localizará en el período estudiado en España y sus medios serán las compañías ferroviarias de Norte y Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), respectivamente. Por tanto, desde este momento, se precisa que no es fin del estudio realizar un inventario exhaustivo de los proyectos, ni examinar su bondad técnica o militar y, definitivamente, tampoco su rentabilidad en términos económicos o sociales. Si bien, a lo largo del trabajo, debe hacerse referencia a las dificultades para establecer los ferrocarriles por un cúmulo de causas: los conflictos bélicos, la inestabilidad política, las crisis económicas de ambos países, la exhausta hacienda española y las medidas proteccionistas sobre el comercio

Para desarrollar esta línea de trabajo se utilizan fuentes primarias, hasta el momento inexploradas, del Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de las compañías Norte, regida por los Pereire, y de MZA, cuyo capital se encontraba mayoritariamente en manos de los Rothschild. Asimismo, de sendas ferroviarias, se han consultado sus actas de los Comités de París y de Dirección en Madrid y sus memorias. También, proporcionan sustanciosos datos los rapports de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, la empresa férrea del sur francés, limítrofe con España y presidida por la familia Pereire. Las fuentes hemerográficas de la época (Gaceta de los Caminos de Hierro, Revista de Obras Públicas y la Revista Ilustrada de la Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros, aportan abundantes informaciones. Finalmente, para contrastar los datos españoles con los franceses se ha recurrido al prestigioso Journal des Transports.

Los Pereire y las Compañías de Norte de España y Midi en la definición de las conexiones ferroviarias franco-españolas 1832-1907

Francisco de los Cobos Arteaga (Universidad de Castilla-La Mancha)

Tomás Martínez Vara (Universidad Complutense de Madrid)

1. Introducción

El presente trabajo tiene por objeto conocer qué decisiones empresariales influyeron en la construcción de las líneas ferroviarias transpirenaicas, desde la perspectiva del grupo familiar Pereire y de las empresas que fundaron al sur de los Pirineos: Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España (Norte) y al otro lado de la cadena montañosa Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal Latéral à la Garonne (Midi). El tiempo de análisis comprende desde el proyecto del primer paso franco-español del ingeniero saint-simoniano Michael Chevalier, en 1832, a la convención definitiva de 1907 que incluía tres nuevas vías de unión interpirenaicas.

Para desarrollar el trabajo se han utilizado fuentes primarias, hasta el momento inexploradas, del Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (AHF), pertenecientes a la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España (Norte), regida por los Péreire, y a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), formada con capital mayoritario de los Rothschild. De sendas ferroviarias se han consultado igualmente sus *actas* de los Comités de París y de Dirección, en Madrid. Proporcionan asimismo inestimable información las *memorias* de Norte y los “*rappports*” de Midi, la ferroviaria del sur francés, limítrofe con España y que estuvo también presidida por la familia Pereire. Finalmente, ha sido de gran utilidad la consulta a la prensa especializada de la época: *Gaceta de los Caminos de Hierro* (GCH), *Revista de Obras Públicas* (ROP) y *Revista Ilustrada de la Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros* (RIBFIS)-. Para contrastar la información de España con la francesa se recurrió al prestigioso *Journal des Transports* (JDT).

El tema de los ferrocarriles franco-españoles ha generado un abundante número de monografías de entre las que podemos destacar la obra clásica de Decomblé (1913) y las contemporáneas de Parra de Mas (1978), Génelot, Leleu, Olaizola, Palou y Parra de Más (1990), Vidal Olivares (1993) y Vidal i Raich (1999). En todos estos trabajos se especula sobre las hipótesis que, junto a factores empresariales o de cohesión entre los pueblos, los trazados fueron determinados por cuestiones militares y diplomáticas. Nuestro trabajo centra su atención, por el contrario, en la actuación de Norte, en particular de su director Juan Barat, que lo fue entre 1881 y 1901, y en la de los miembros del Consejo de Administración, quienes ocuparon al tiempo puestos relevantes (e influyentes) en la administración general del Estado, vistos unos y otros –ahí reside la su originalidad- desde la documentación interna de la propia empresa. Para contextualizarlo, se aludirá, sin pormenores, a las diferencias entre las dos familias, Pereire y Rothschild, pues un frente de su particular guerra se situó en España, siendo sus ferroviarias, Norte y MZA, los instrumentos principales que como contendientes utilizaron. Conviene advertir, sin embargo, que no es fin del estudio realizar un inventario exhaustivo de los proyectos, ni tampoco examinar su bondad técnica o militar y, mucho menos aún, polemizar sobre su rentabilidad en términos económicos o sociales. Lo que no significa, empero, que se ignoren las muchas dificultades que hubo de afrontar su construcción: conflictos bélicos, inestabilidad política, sucesivas crisis económicas, precariedad de las haciendas, en particular de la española, y proteccionismo comercial¹.

¹ Sobre la Compañía del Norte de España, véase: Marquina (1940) y Vidal Olivares (1999). Midi, la ferroviaria de los Pereire en Francia, también dispone de excelentes trabajos: Bouneau (1990) y (2008) y Vergez-Larroy (1995).

Comienza el trabajo –apartado primero- con una sucinta presentación del concepto de red ferroviaria planteado por Michael Chevalier. Fue la ideología que animó las construcciones de los Pereire. El segundo apartado da cuenta de la ruptura de los Pereire con la familia Rothschild y explica cómo la contienda se traslada a España. Sigue a continuación –apartado tercero- el examen de la actuación de los Pereire en las compañías de Midi y Norte, a partir de la caída del *Crédit Mobilier Française* (CMF), y cómo se obtuvo el segundo enlace franco-español por Languedoc y Cataluña. El apartado cuarto es el más importante. En él se hace un seguimiento especial al director de Norte, Juan Barat, y se indaga en los procesos de decisión, empresariales y políticos, por los que se decide construir el ferrocarril Huesca-Jaca como línea base en España para abordar el nuevo paso interpirenaico por Canfranc y Oloron. A revisar las limitaciones económicas y administrativas del tráfico ferroviario entre Francia y España a fines del siglo XIX se dedica el quinto epígrafe y a relatar los hechos ocurridos desde la apertura de la línea aragonesa, en 1893, hasta el acuerdo final sobre los ferrocarriles transpirenaicos en 1907, el sexto. El estudio se cierra con algunas conclusiones sobre el tema objeto de estudio.

2. El programa ferroviario de los saint-simonianos sobre España como parte del Sistema Mediterráneo

En 1821 Saint-Simon publicó su obra cumbre *Du Système industrielle*, un amplio programa de cambios sociales y económicos para intentar conciliar el capital y el trabajo con el propósito de *mejorar la suerte de todas las clases sin excepción*. Cuatro años después, el gran pensador fallecería, pero su legado intelectual fue seguido por una activa escuela que intentó llevar a la práctica las ideas del maestro.

El concepto medular de Saint-Simon de desarrollar la riqueza para beneficio del conjunto social pronto tuvo como aliado las locomotoras de vapor de George Stephenson, que, en 1830, comenzaron a rodar entre Liverpool y Manchester. Precisamente, una vez estudiada la experiencia inglesa, Michael Chevalier, uno de los más significativos discípulos, entendió que el mejor medio para difundir los bienes creados por la industria y financiados por la banca consistía en crear en el “lago Mediterráneo” un espacio por donde circularan, libremente y en paz, las personas y las mercancías a través de carreteras, canales y ferrocarriles.

A semejanza de su maestro, Chevalier denominó su programa social e ingeniero como *Système de la Méditerranée*, y estaría integrado geográficamente por un conjunto de grandes puertos a los que deberían afluir los productos de los valles, por ser estos los espacios más fecundos y constituir zonas naturales de riqueza. En el caso de la Península Ibérica, el puerto principal era Barcelona, desde donde partiría una línea de ferrocarril que, con destino a Lisboa, remontaría los valles del Ebro y Tajo, cruzaría Madrid y atravesaría las extensas tierras de Castilla, Extremadura y Portugal para acabar en el puerto lisboeta. Un segundo camino de hierro saldría de Cádiz, subiría el valle del Guadalquivir por Sevilla y Córdoba, atravesaría ambas mesetas por Madrid y llegaría la cuenca de la Garonne, ya en Francia, para terminar en el puerto de Bordeaux. De este modo, Francia, Portugal y España quedarían unidas por el más moderno de los medios: los caminos de hierro. Pero, los trabajos de Chevalier plantean también otras dos cuestiones de capital importancia para las conexiones entre Francia y España: a) él sólo contemplaba la existencia de un camino férreo hispano-francés: Paris-Bordeaux-Bayonne-Madrid; b) y como parte de su teoría, debería estudiarse en cada caso cuál era el medio de transporte más conveniente. Chevalier eligió la navegación como la mejor alternativa para los tráficos Marseille-Barcelona².

² Chevalier (1832). Se trata de una recopilación de cuatro artículos aparecidos en enero y febrero de 1832 en el saintsimoniano *Le Globe*, del que Chevalier era su director. A fines de la década de los 30, el ingeniero creador del *Système de la Méditerranée* había roto sus lazos con los saint-simonianos, pero su obra clave reflejaba los mismos planteamientos, véase: Chevalier (1838). La bibliografía francesa contemporánea ha realizado varias valoraciones de la

Destacar, finalmente, que, para los saint-simonianos, el ferrocarril en Francia fue un medio de desarrollo económico y social fundamental. De esta idea participaron algunos de los más brillantes ingenieros y hombres de negocios del siglo XIX. Entre ellos se encontraban los hermanos Émile e Isaac Pereire, originarios de la Península Ibérica, quienes fundaron, en 1835, la Compagnie du chemin de fer Paris-Saint-Germain en Laye, la primera línea destinada al tráfico de viajeros de Francia, en colaboración, entre otros, con la familia Rothschild (también trabajaron juntos en el Chemins de Fer du Nord), alianza que acabará rompiéndose, como se verá a continuación.

3. La contienda empresarial entre los Pereire y los Rothschild en la Península Ibérica

Como había anticipado Chevalier una década antes, la ley de 11 de junio de 1842, incluía la línea de Paris a Madrid por Bordeaux y Bayonne en la red principal francesa. La administración de Luis Felipe de Orleans favoreció la construcción de ferrocarriles, otorgando no pocas ayudas a los empresarios (explanación y obras de arte a cargo del Estado), pero a partir de 1846 le economía se deprimió profundamente y la construcción se interrumpió.

Sin embargo, cuando Luis Napoleón se convirtió sucesivamente en presidente de la segunda República y, tras un golpe de estado de 1851, en emperador del segundo Imperio (1852), la situación cambió radicalmente. Al igual que Saint Simón, Napoleón III consideraba que la clave de la felicidad futura radicaba en la industrialización, y, como otros saintmonianos (Barthélemy Prosper Enfantin, Michel Chevalier, Emile e Isaac Pereire, Paulin Talabot, Gustave d'Eichtat, Émile Clapeyron, Henry Fournel, Eugène Flachet, Charles Lambert, Henri Fournel... etc.), vio en los ferrocarriles el medio esencial de producir el desarrollo económico. Por ello favoreció su construcción, lo que explica la febril actividad constructora que siguió en la que se involucró lo más granado de las finanzas galas. Los hermanos Pereire, partidarios de políticas agresivas, no faltaron desde luego a la cita. Tampoco lo hizo la familia Rothschild, más conservadora. Los Pereire incidieron en la idea de “la necesidad de más bancos, mayor préstamo bancario, y mayores créditos a la industria” y los ferrocarriles. En diciembre de 1852 abrió sus puertas el *Crédit Mobilier Française* (CMF), banco de inversiones con el derecho a emitir obligaciones, que rendían interés entre el público. Se proponían crear una organización que rescatase los ahorros inactivos de la pequeña burguesía para promover empresas. CMF fue cuestionada desde sus primeros días por su ínfimo capital en relación con los negocios que perseguía y por las fluctuaciones extremas en la cotización de sus títulos³. El *Crédit Mobilier* colocó su dinero en obras públicas, aunque, si hemos de creer a Kindleberger, lo que llevó a los Péreire a sufrir prejuicios, después que Napoleón III se apartase de ellos para favorecer a sus archirrival, los Rothschild, “fue una importante inversión en hipotecas”⁴.

Por otra parte, los Pereire fundaron Midi, la ferroviaria con la que tomaban el control del sur francés. Como en todos los ferrocarriles de la época, la administración pública quedaba encargada de la explanación y obras de arte, pero, además, Midi recibió una nueva ayuda: la *garantía de interés*, un favor por el que el Estado aseguraba el capital invertido con una retribución anual del 5,75%. Debe resaltarse que las líneas concedidas por el Estado a Midi daban cumplida cuenta del *Système de la Méditerranée* de Chevalier. La de Bordeaux a Cette unía puertos principales de dos mares y la de Bordeaux a Bayonne tenía por continuidad natural entrar en la Península Ibérica y

aportación a los ferrocarriles del grupo de intelectuales y empresarios cuyo inspirador fue Saint-Simon, entre ellas: Ribeill (1990), Caron (2005) y Bouneau (2008).

³ Proudhon (1857). El *Crédit Mobilier Française* contribuyó a la financiación de las compañías de Est, Ouest, Midi, Grand Central. Además, más allá de su país, Emile e Isaac Pereire crearon ferrocarriles en Austria, España, Hungría, Suiza y Rusia. Clot (1856) y Wallon (1908).

⁴ Kindleberger (1988).

proseguir hasta Madrid. Finalmente, con el ramal de Narbonne a Perpignan, los Pereire se situaban a las puertas de la frontera catalana⁵.

Como ya se indicado, los Pereire y Rothschild trasladarán su animadversión a la Península Ibérica. Al amparo de las leyes de Sociedades de Crédito y de Ferrocarriles de 1855, en marzo de 1856, los Pereire crearon la rama española de CMF: el *Crédito Mobiliario Español* (CME). Su objetivo era construir los ferrocarriles de Madrid a la frontera francesa y el de Córdoba a Sevilla, este último como primer paso del ya mencionado Cádiz-Madrid-Burdeos del *Système de la Méditerranée* de Chevalier. Además, y en consonancia con el pensamiento de los saint-simonianos, CME y el ferrocarril harían de dinamizadores de la economía española, despertando la actividad minera e industrial y generando con ello la riqueza con la que colmar los trenes de mercancías⁶.

La respuesta de los Rothschild no se hizo esperar. En 1856 establecieron la *Sociedad Mercantil e Industrial* con el principal, y casi único, cometido de financiar MZA, inscrita en Madrid como sociedad de ferrocarriles el último día de este año. De este modo, los Rothschild se adelantaron a los Pereire. Partiendo de la capital del Reino, MZA buscó alcanzar, de un lado, el Mediterráneo a través del puerto de Alicante y, del otro, Zaragoza, una de las ciudades más ricas del noreste español y nudo de distribución entre las zonas más prósperas del país (Cataluña y País Vasco)⁷.

Los Pereire tardarían aún dos años (se escritura el 29 de diciembre de 1858) en constituir la compañía de Norte, que surgía con un capital de 95 millones de pesetas, repartidos en dos 200 mil acciones, de las que el CME suscribió el 28 por cien y el CMF el 14, 7 por cien. Pereire y sus más próximos colaboradores adquirieron más de las tres cuartas partes del total⁸. Como sucediera con Midi, los Pereire se beneficiaron de una fuerte subvención del estado español y, como era asimismo costumbre, se arrogaron distintos privilegios para asegurarse beneficios antes que las locomotoras comenzaran a circular⁹.

Al ser varias las opciones para que desde Bayonne el ferrocarril llegase a suelo español, surgió una intensa polémica en la que se entrecruzaron intereses muy diversos. Mientras los Pereire eligieron como paso la ciudad de San Sebastián y su puerto, sus adversarios, los Rothschild, optaron por un trazado más directo, el paso de los Aldudes, en sintonía con la Compagnie du Grand Central (CGC), con la que mantenían estrechas relaciones y en cuyo poder obraba la concesión de la línea más directa a Paris por Limoges y Agen, si bien el acceso a los Pirineos por Tarbes resultaba problemático debido a las asperezas del terreno¹⁰.

Por otra parte, en octubre de 1857 el marqués de Salamanca, accionista de MZA y, en consecuencia, partícipe de los negocios de los Rothschild, había logrado la concesión del ferrocarril de Zaragoza a Francia por Pamplona, próximo a la frontera francesa. El malacitano creó la Compañía del ferrocarril Zaragoza a Pamplona (ZP) en 1859 y, ese año, creó también en Portugal la Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, con lo que se esfumaban los sueños del CMF y de los

⁵ Bois (1853).

⁶ Sánchez Albornoz (1968).

⁷ Antes de acometerse el camino de Francia por Valladolid, se publicó una memoria que postulaba el trazado del ferrocarril a Francia por Zaragoza por su menor longitud, el carácter estratégico militar de la capital aragonesa, la facilidad del terreno y por sus menores costes de establecimiento. *Aragoneses a la Nación Española* (1853).

⁸ Tortella, (1973).

⁹ Marquina (1940).

¹⁰ *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). CGC fue liquidado en 1857 y el ferrocarril a Agen quedó transferido a PO, pero nunca llegó a Tarbes.

Pereire de llevar a cabo el proyecto de Michael Chevalier: unir Portugal con Madrid con un camino por Lisboa-Santarem-Elvas-Extremadura¹¹.

Con semejante confluencia de intereses entre las sociedades, francesas e ibéricas, no debe extrañar los intentos de ZP por lograr un acceso a Francia por los Aldudes¹². Contaba para ello con la cooperación de la Compagnie de Paris-Orléans (PO) pues, liquidada la CGC (su vida, 1853-1857, fue efímera), había recibido el permiso para construir de Limoges a Agen. Pero las obras de esta línea no comenzaron mientras que sí lo hacían las de los Pereire en dirección a la frontera vasca.

No resultó fácil afrontar la orografía española. Para acometer el paso del Guadarrama tuvo que recurrirse a los prestigiosos ingenieros Léon Lalanne, Carlos Fournier y Gustave Noblemaire. Tras seis años, en 1864, estaba completada ya la primera conexión ferroviaria entre París y Madrid por Hendaye e Irún. En suelo francés el servicio estaba asegurado por Midi, y en España por Norte. En ambas sociedades, el capital mayoritario lo tenían los Pereire.

Sin embargo, cuando ya estaba abierto este enlace entre los dos países se comprobó que los resultados de la explotación no eran satisfactorios. El atraso del país generaba poco movimiento comercial. Tampoco ayudaba el ancho de vía diferente al europeo, lo que conllevaba necesariamente el trasbordo de pasajeros y mercancías en las fronteras. Además, según las memorias de Midi, la aduana española penalizaba con tasas muy elevadas las mercancías de lujo francesas, de modo que, para eludir esta fiscalidad, Midi hubo de organizar un servicio marítimo, bajo pabellón español, destinado a reexpedir desde Bordeaux al puerto de San Sebastián, en detrimento del puerto de Bilbao, servido por otro ferrocarril contra el que los Pereire competían¹³.

Por otra parte, ZP se transformó, en 1864, en la Compañía de Zaragoza a Pamplona y Barcelona (ZPB) tras su fusión con la compañía del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza con lo que lograba enlazar sus vías con Norte y acceder a la frontera vasco-francesa. Como consecuencia de la fusión, ZPB dispondrá del ramal de Tardienta a Huesca, con la posibilidad de ser prolongado a Canfranc, Oloron y Pau. Una opción que ZPB descartará, retomando el estudio del acceso a Francia por los Aldudes¹⁴. Mientras, MZA se plantea una alternativa más ambiciosa: abordar las líneas de Zaragoza a Oloron y de Toulouse a Montauban y Agen con el propósito final de lograr las vías del PO en Bordeaux. Esto es lo que expone ingeniero Boura un extenso informe cuyo destinatario eran los Rothschild¹⁵.

4. La segunda conexión ferroviaria de los Pereire entre Francia y España por Languedoc y Cataluña

Las ambiciones de los Pereire sufrieron un serio revés en 1867 con la caída del CMF. La literatura de la época había denunciado sus negocios, alegando que las empresas financiadas por el banco de los Pereire obtenían su beneficio principal de las alteraciones espurias de las cotizaciones¹⁶. A partir

¹¹ Avelar Pinheiro (1979).

¹² « *D'accord avec la Société des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, qui, dans cette affaire comme dans beaucoup d'autres, a les mêmes intérêts que notre Compagnie, nous avons adressé au gouvernement une demande longuement e soigneusement motivée, tendant à obtenir la concession, sans subvention de l'Etat, du chemin de fer de Pampelune à la frontière de France par les Aldudes* ». Compagnie de Chemin de fer de Saragosse a Pampelune. Rapport 1861.

¹³ Compagnie de Chemin de fer du Midi. Rapport 1865. Las quejas del puerto de Bilbao, se localizan en: Cortes, a la prensa y al público (1867) y Exposición que eleva al Excmo. Señor Presidente del Consejo de Ministros (1867).

¹⁴ Compagnie de Chemin de fer de Saragosse a Pampelune. Rapport 1865.

¹⁵ Percée centrale des Pyrénées (1865).

¹⁶ Sirva como ejemplo que en 1869, tras cinco años desde el principio de la explotación férrea, las acciones de Norte de España, con un valor nominal de 500 francos, se cotizaban muy devaluadas, entre 43 ya 66 francos, cuando habían llegado a alcanzar los 995. Si bien, más allá del tiempo de construcción, cuando el Consejo se había atribuido un interés

de la quiebra, la actividad de los Pereire se concentró en sus compañías de ferrocarriles. Poco después, comenzó a gestarse un nuevo enlace entre Midi y el noreste español. Se pretendía unir Francia con las regiones mediterráneas de la Península, las más dinámicas en el comercio, ya que podían ofrecer a Europa un tráfico de frutas y hortalizas atractivo para la gran velocidad ferroviaria. Desde el lado español, en ese momento se estaba trabajando en la sección de Gerona a la frontera francesa, pero las obras se suspendieron en 1866 debido al colapso de la Bolsa de Barcelona, que padecía una excesiva concentración de riesgo en valores de transporte. Para completar el tramo que faltaba en un plazo máximo de tres años, Midi concedió en 1872 un crédito al ferrocarril de Barcelona a la Frontera de Francia. Como contraprestación a la ayuda, Midi intervendría la contabilidad de la sociedad del ferrocarril de Barcelona y podría establecer sus tarifas. Con estos pactos, los Pereire consiguieron una situación de ventaja en las relaciones que por vía férrea pudieran establecerse entre Cataluña y el sur de Francia¹⁷. El plazo de tres años para lograr una segunda conexión entre los dos países no pudo, sin embargo, cumplirse a causa de la III Guerra Carlista (1872-1876), cuyo escenario se situó en el País Vasco, Cataluña y Navarra, donde, aparte de los combates, abundaron los sabotajes. El comercio con Francia se paralizó.

Durante la guerra, en enero de 1875, falleció Émile Pereire, hecho que, a juicio de Rondo E. Cameron, facilitó el acercamiento entre las dos grandes ferroviarias españolas¹⁸. Así parece confirmarlo el que el 8 de marzo, tras fuertes litigios por las cargas entre el puerto de Bilbao y Madrid, Norte y MZA acordaron repartirse los tráficos sobre el principio que circularían por la “más corta distancia”¹⁹. De esta forma, Norte y MZA se aseguraban el tráfico de su área y, al no establecerse competencia entre ellas, podían, además, aplicar tarifas elevadas. Por otra parte, a similitud de las convenciones francesas de 1859, que dieron lugar a la Nouveau Réseau, las dos grandes ferroviarias de España organizaron formalmente sus áreas de influencia. Norte cedió a los Rothschild el Córdoba-Sevilla para que MZA se dedicara al sur peninsular. Por su parte, los Pereire recibieron, en 1878, el ZPB, muy dañado por la III Guerra Carlista y necesitado de fortísimas inversiones para poder funcionar con normalidad, y se hicieron con el Tudela-Bilbao al tiempo completaban el enlace ferroviario por Port-Bou-Cerbere²⁰.

5. Las distintas opciones en los ferrocarriles directos franco-españoles

Concluida la III Guerra Carlista, los ferrocarriles españoles contaban con un modesto tendido de 6.000 kilómetros, que por su estructura radial mantenía sin servicios extensas zonas, aunque sí se habían alcanzado, en cambio, las principales ciudades, puertos y minas del país. Terminada la red básica, la opinión pública demandaba, como había sucedido antes en Francia, realizar una segunda red que facilitase trayectos más breves con relaciones más importantes. Entre los dos países había, sin embargo, muchas diferencias, aparte del retraso español. Francia disponía ya de 24.000 kilómetros de ferrocarriles, una longitud cuatro veces superior a la de España, y estaba abordando su tercera red (Nouveau Réseau Supplémentaire), compuesta de líneas regionales. Su promotor fue el ministro de Obras Públicas, Charles Freycinet. Desde una perspectiva económica, los resultados de estos caminos se preveían insuficientes, aunque beneficiosos para la comunidad por el ahorro en los precios de transporte respecto a los de los canales y caminos de herradura. Para agilizar su

del 6% anual, los títulos de Norte no concedieron beneficio alguno hasta 1874, ejercicio que fue cerrado con un modesto 2,90%. Sobre las cotizaciones de Norte de España: Merlin (1868) y Marquina (1940)

¹⁷ « Traité entre Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne y Barcelona a la frontera de Francia por Figueras ». Contenido en Midi. Rapports.

¹⁸ Cameron (1971).

¹⁹ Una regla impuesta en el ferrocarril francés en 1863, al finalizar una dura pugna entre Midi, Paris a Lyon et a la Méditerranée (PLM) y PO, cuando la compañía de los Pereire intentó lograr Marseille, el principal puerto del Mediterráneo en la teoría de Chevalier. La contienda fue recogida por Aucoc (1875) y Pereire (1879). En la bibliografía contemporánea, véase: Caron (1997).

²⁰ Marquina (1940).

construcción el gobierno francés pactó unas nuevas convenciones en 1883 con Nord, Est, PO, État, PLM y Midi, es decir, con las seis grandes ferroviarias. En contraprestación a las inversiones por ellas realizadas, el Estado garantizaba a sus acciones un rendimiento adecuado. Debido a la constante penuria de su hacienda, el Estado español tenía menor capacidad de ayuda, limitándose a otorgar a las empresas una subvención por cada uno de los kilómetros construidos, pero asumiendo éstas los riesgos del negocio del transporte. La opinión pública española, en cambio, recelaba tanto de Norte como de MZA, porque pensaba, como denunciaban algunos medios de la época, que estas empresas sólo respondían a sus intereses, depositados en Francia, bloqueando proyectos trascendentales para el país. De ahí que la formación de nuevas compañías como Madrid a Cáceres y Portugal (1880), que competiría con MZA al ofrecer una línea más corta entre Madrid y Lisboa, o la Compañía de los Ferrocarriles Directos (1881), rival de Norte en el trayecto más lucrativo de la red ibérica, el de Zaragoza a Barcelona, fueran bien recibidas.

Como parte de este propósito de construir caminos más breves, se retomaron las negociaciones entre los gobiernos francés y español, aparcadas por la guerra Franco-prusiana y la III Guerra Carlista. En las conversaciones participaron los ingenieros Eugène Decomble y Eusebio Page –ex director General de Obras Públicas y en muchos momentos vinculado a las construcciones férreas del marqués de Salamanca, en MZA y Real Portuguesa.

El 16 de julio de 1880 el gobierno francés propuso el Lérida-Saint Giron, como el paso más rápido para acceder al puerto español de Cartagena, desde éste a Orán, capital de la colonia francesa de Argelia. En España, por el contrario, se planteó, como acceso más directo el trayecto que, partiendo de la pequeña estación de Baidés (Guadalajara), situada en la red de MZA, seguiría a Castejón, Sangüesa, Salvatierra y el valle del Roncal²¹. Sendas propuestas resultaban problemáticas para Norte. La primera porque cuando llegase a España tendría que circular siempre por vías ajenas, las del ferrocarril Lérida-Reus-Tarragona, y desde la capital catalana proseguir a Almansa por el Almansa-Valencia-Tarragona y, posteriormente, a Cartagena por MZA. El acceso por el Roncal aparente sólo tenía como beneficiario a MZA. La realidad, sin embargo era otra. La línea carecía de interés para los Rothschild porque, cualquier conexión de MZA debería enlazar con las vías de Midi y sufrir probablemente un bloqueo deliberado de los tráficos, una practica muy frecuente entre ferroviarias enemigas, que podía seguir diferentes métodos: aplicación de tarifas máximas para las mercancías en tránsito, reteniendo las transmisiones de vagones entre compañías, etc.-.

5.1. Las controvertidas decisiones de Norte sobre los ferrocarriles franco-españoles

Mientras debatían los ingenieros franceses y españoles sobre las distintas rutas, se había producido un acercamiento entre los grupos Pereire y Rothschild. En 1879 Léon Aucoc, antiguo presidente de la sección de Obras Públicas del Consejo de Estado de Francia y natural de Bordeaux, localidad donde estaban radicados los Pereire, accedió a la vicepresidencia de Midi²². Poco después fue nombrado consejero del Comité de Paris de MZA y en 1880, como hombre de confianza plena de los Rothschild, integraría con Léon Say –ministro de Hacienda en varias ocasiones-, un subcomité que gobernaría MZA desde Francia. Mientras figuraba como vicepresidente de Midi, Aucoc recibió el encargo de los Rothschild para negociar en España acuerdos de tarifas y fusiones o tratar los asuntos de personal²³. Esta convergencia de intereses era coherente en el escenario del ferrocarril

²¹ Page Albareda (1879), Examen de los beneficios que reportará a España la construcción de un ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa por Baidés, Castejón y Roncal (1880) y Ventajas de un ferro-carril de Madrid a Francia por el valle del Roncal (1881).

²² Conforme con algunas informaciones, su amistad con el consejo de administración fue decisivo para su incorporación a los ferrocarriles de Midi. Charle (1978).

²³ Chemins de fer de Madrid à Saragosse & à Alicante. Comité de Paris. Procès verbaux. 24 octobre 1879 y 12 mars 1880. Aucoc firmó el acuerdo de tarifas y tráficos de MZA con Andaluces y en las fusiones de la compañía de los Rothschild con las de Ciudad Real-Badajoz y TBF. En 1900 Léon Aucoc accedió a la presidencia de Midi.

francés de finales de siglo, caracterizado por la no-competencia. Recordemos que el Estado, mediante las distintas convenciones firmadas con las seis grandes compañías, había intervenido para repartir las áreas de influencia y asegurarles un dividendo remunerador al capital invertido.

Sin embargo, todavía coleaba el asunto de la construcción de la red al tiempo que, recordémoslo, emergían nuevas sociedades que intentaban plantear competencia a Norte y MZA. En tal tesitura, el 21 de enero de 1881 el Comité de Paris de Norte nombró director de Norte a Juan Barat y Priou, nacido en Oloron-Sainte-Marie (Aquitaine)²⁴. El fue quien impulsó desde el principio la línea entre Canfranc y Oloron. Así parece mostrarlo el hecho que solo siete días después de su nombramiento, en la primera reunión del Comité de Dirección de Norte en la que participó, se tratase el tema de estos ferrocarriles, llegándose al acuerdo de que no se desea ninguno, pero si de ha de hacerse alguno, que sea el Canfranc: “[es] *el que pudiera importarnos menos que se hiciera*.”²⁵. Trasladado el parecer al Comité de Paris de Norte, que era la instancia competente para resolver sobre nuevas construcciones y temas financieros, los Pereire acordaron abrir un crédito para entorpecer la construcción de cualquier ferrocarril franco-español que pudiera perjudicar los intereses de la compañía; es decir, todos excepto el elegido por Barat²⁶.

Por otro lado, es suficientemente conocida la estrecha relación del consejo de administración de Norte con destacados miembros del gobierno liberal como Sagasta, presidente de España y, en numerosas ocasiones, cabeza del consejo de Norte, el ingeniero Tomás Ibarrola, el general Serrano o Manuel Alonso Martínez. Una confluencia apuntada en su época y que, probablemente, fue uno de los factores decisivos a la hora de adoptar la travesía central de los Pirineos por Canfranc-Oloron, tanto para favorecer a Norte, como a Aragón, territorio leal a la causa liberal en la III Guerra Carlista contra los rebeldes –País Vasco y Cataluña- que, por otra parte, ya disponían de enlaces con Francia-²⁷.

Desde el lado francés, en 1881 comenzó la construcción del tramo de Pau a Oloron, y en octubre las Cortes Españolas, tras un vivo debate entre los representantes de las provincias interesadas en los pasos pirenaicos, votaron ayudas económicas para erigir un ferrocarril de Huesca a la frontera francesa por Jaca y Canfranc. En estas fechas, el gobierno estaba encabezado por Sagasta quien, pese a autorizar la línea a Canfranc, dejó claro a Tomás Ibarrola –presidente del Comité de Dirección de Norte- la inoportunidad de otorgar esta concesión sin tener en cuenta a Francia, partidaria de otros trazados²⁸. Desde el Comité de Paris de Norte se autorizó desembolsar el 1% del presupuesto de la línea de Huesca a Canfranc, que era preceptivo para participar en la subasta de la concesión ferroviaria. Ante la mala prensa de las inversiones extranjeras, y como ya se había

²⁴ Chemin de fer du Nord de l’Espagne. Procès verbaux des séances tenues a la réunion de Paris. 21 janvier 1881. Barat ingresó en 1857 como meritorio en la Compagnie du Nord de France, y tres años después se trasladó a la recién creada Norte de España como oficial en el servicio de explotación. Sin disponer de títulos académicos, realizó una carrera meteórica en la compañía de los Pereire y como subdirector fue el responsable de los acuerdos con MZA en 1870 y 1875, con los que se puso fin a las contiendas entre ambas sociedades. Barat, sobre todo quedó reconocido por su habilidad para anexionar varias compañías, por cuyo trabajo recibió fuertes gratificaciones del Comité de Paris. No es muy bien conocida su vida, pero pueden localizarse datos en: “Personal de ferrocarriles. D. Juan Barat”, GCH, 1881, p. 120-1, “Excmo. Sr. D. Juan Barat”, GCH, 1915, pp. 338-339 y Apuntes biográficos referentes al Excmo. Sr. D. Juan Barat (1906).

²⁵ Norte. Actas Comité de Madrid. 28 de enero de 1881.

²⁶ Norte. Actas Comité de Madrid. 19 de mayo de 1881.

²⁷ Paringaux (1894). Además, José Luis Albareda y Sezde, ministro de Obras Públicas del gobierno Sagasta, era nativo de Aragón.

²⁸ Carta de Ibarrola a Émile Pereire informando del proceso de adquisición de la concesión de la línea e Huesca a Canfranc por la Compañía del Norte. 18 de octubre de 1881. Archivo Histórico Ferroviario (AHF)/W/53/14.

ocurrido en otras ocasiones, Norte adoptó la táctica de utilizar un grupo ajeno para obtener la concesión, con la intención de recuperarla tan pronto concluyeran las obras²⁹.

Pese a la negativa del gobierno español a tomar decisiones sin contar con Francia, la opinión desfavorable de los ingenieros militares al trazado de Canfranc, y a que Ibarrola confiase a Émile Pereire hijo, presidente del Comité de Paris de Norte, la falta de interés de MZA por construir la línea del Roncal, Barat decidió continuar con sus planes³⁰. En enero de 1882 fue constituida la Sociedad Anónima Aragonesa que actuaría como testaferro de Norte para recibir la concesión del ferrocarril de Canfranc, que le fue otorgada el 6 de octubre de 1882. Inmediatamente, el 22 de mismo mes, se procedió a colocar su primera piedra con el objetivo de concluir la línea en un plazo de seis años³¹. Quedaba por ratificar el acuerdo de la Aragonesa con Norte en su junta de accionistas de 18 de junio de 1883, pero cuando sucedió las obras del Canfranc ya estaban paralizadas. Midió sí abrió camino a las locomotoras de Pau a Oloron³².

De nuevo para fijar los caminos pirenaicos se celebró una nueva conferencia franco-española en Pau el 15 de febrero de 1884. Poco después, Norte anexionó a su red el ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona, con el que adquiriría la cabecera de la línea de Saint Girons a Lérida, la preferida por el gobierno francés con la vista puesta en Orán³³. Las negociaciones concluyeron en Madrid en 1885, con el acuerdo firmado por parte española por José Elduayen, ministro de Estado y consejero de Norte. En un plazo máximo de 10 años, los dos países se comprometían a la apertura del Saint Girons-Lérida y, pese a las reticencias de los ingenieros franceses, la insistencia de los hispanos, con el recurso a argumentos militares, dio sus frutos, permitiendo que fuese aprobado el paso de Canfranc. Si bien, al tener que renunciar los franceses al ferrocarril del Roncal, con objeto de reducir las distancias a Madrid, se incluyó una variante que permitiría llegar directamente a Zaragoza, eludiéndose el paso por Huesca. Una vez más, los esfuerzos fueron estériles, porque las cámaras legislativas de ambos países no ratificaron el pacto. En 1887, en Pau, volvieron a celebrarse encuentros entre ingenieros civiles españoles y franceses sin precisarse la fecha de comienzo de las obras del túnel internacional.

5.2. El ferrocarril Huesca-Jaca como hito para forzar la construcción del Canfranc-Oloron

En sesión del Comité de Paris de Norte del 7 de abril de 1888, Émile Pereire recordaba que « *La ligne ne doit pas être commencée avant que les Gouvernement Française et Espagnol se soient mis d'accord sur la Construction du tunnel international qui doit être exécuté à leur frais* ». Émile Pereire notificaba también a los miembros del Comité de Paris que, según sus informaciones, la burguesía local podría anticipar buena parte del coste de la línea y, acto seguido, la empresa que actuaba como testaferro de Norte, la Sociedad Aragonesa, solicitaría la anulación de la concesión y realizaría otra a su nombre. Ante semejantes amenazas, Norte decidió tomar la delantera para construir la sección de Huesca a Canfranc, aunque, conforme con los estudios que manejaba, la línea sería deficitaria al limitarse a recoger tráficos locales. Por otro lado, para financiarla Norte debía emitir un considerable número de obligaciones al tipo extremadamente bajo del 60%. Las

²⁹ Carta de Ibarrola a Émile Pereire informando del proceso de adquisición de la concesión de la línea de Huesca a Canfranc por la Compañía del Norte. 7 de noviembre de 1881. AHF/W/53/14.

³⁰ « *Je crois que notre ami Bauer ne jette des regards trop épris sur le chemin de Roncal* ». Carta de Ibarrola a Émile Pereire 21 diciembre de 1881. Correspondencia de los Señores Ibarrola, Sepúlveda y Alonso Martínez del Consejo de Administración de la compañía Norte a Émile Pereire, tratando de diversos asuntos. AHF/W/53/5.

³¹ “Ferro-carril de Canfranc”, GCH, 1882, p. 55. “Ferro-carril a Francia por Canfranc”, GCH, 1882, p. 246. “Inauguración del Canfranc”, GCH, 1882, pp. 689-690.

³² El ferrocarril de Oloron a la línea de Pau à Bayonne había sido concedido eventualmente por ley de 10 de agosto de 1868, pero hasta 1874 el Estado no acometió la construcción de la plataforma y el anticipo a la compañía del dinero necesario para el resto de las instalaciones. Picard (1884).

³³ Chemin de fer du Nord de l'Espagne. Procès verbaux des séances tenues a la réunion de Paris. 2 d'août 1884.

palabras de Émile Pereire, con las que concluía su argumentación en el Comité de Paris de Norte parecen indicar que la decisión adoptada no era, en aquellos momentos, la más favorable a los intereses de la ferroviaria: « *une insuffisance annuelle de 1.000 a 1.500 f par kilomètre, soit de 100.000 a 150.000 tout que la ligne ne sera pas reliée au réseau Française ne convient il pas néanmoins d'accepter les propositions du gouvernement, a fin de nous assurer la possession de cette ligne que entre des mains étrangères pourrait nous causer tout de préjudice* »³⁴.

Como en otras muchas ocasiones, funcionaron las estrechas relaciones que disfrutaba Norte con la administración española. Efectivamente, por ley de 29 de mayo de 1888, un gobierno dirigido por el ingeniero Sagasta que, como hemos apuntado, alternaba responsabilidades de estado con puestos en el consejo de Norte, mejoraba la ayuda a la empresa que pusiera en funcionamiento el ferrocarril de Huesca a Jaca. El Estado daba una subvención a cada uno de los kilómetros que fuesen abiertos al tráfico y, además, otorgaba para esta línea un anticipo reintegrable, cuyo importe no sería devuelto hasta la apertura completa de la línea internacional.

De todas formas, Norte conocía que los resultados serían negativos y, en consecuencia, renegoció las estipulaciones económicas de su acuerdo con la Sociedad Aragonesa para que, por fin, comenzasen las obras. Pese al reducido tipo con el que se pretendía emitir las obligaciones para financiar la línea, Norte no pudo colocarlas en el mercado y tuvo que recurrir a sus reservas de capital para construir la sección de Huesca a Jaca, esta última localidad situada a veinticinco kilómetros de la boca del túnel de los Pirineos.

Comenzadas las obras, en 1891 entraron en conflicto Norte y MZA. El detonante fue el convenio de fusión firmado el 28 de febrero por Norte con la compañía de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF), cuyas vías confluían en Port-Bou con Midi y, con las que el ferrocarril francés de los Pereire mantenía un acuerdo de tráfico y tarifas desde hace cerca de veinte años. Por entonces, con una malla de 723 kilómetros, TBF estaba asentada en la región de mayor vitalidad económica de España y disfrutaba de buenos resultados en su explotación, pero se encontraba en dificultades económicas por estar levantando una línea directa entre Zaragoza y Barcelona que, una vez abierta, competiría con Norte en este trayecto. Asimismo, mientras se desarrollaban unas duras negociaciones entre los Pereire y los Rothschild sobre la oportunidad de esta operación, el Comité de Paris de Norte autorizó el 18 abril de 1891 incorporar a su red los 541 kilómetros del dinámico ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona, con lo que, en el caso de construirse la línea preferida por el gobierno francés -Lérida-Saint Giron-, se aseguraba la ruta completa de Levante a Francia. Sin embargo, los Pereire no pudieron llevar a adelante sus planes. El acuerdo planteado por Norte a TBF llegó el 10 de mayo a la junta extraordinaria de la compañía catalana para ser ratificado, pero, en la misma sesión los accionistas de TBF eligieron una propuesta de MZA que mejoraba la de los Pereire. Los consejeros del Comité de Paris de MZA Léon Say y Léon Aucoc (en estos momentos, también vicepresidente de Midi) habían llegado a un convenio con la sociedad catalana por el les aseguraban un crédito para que finalizase la línea directa de Zaragoza y Barcelona. Al mismo tiempo, MZA se hizo con la línea Valladolid a Ariza, con la que MZA penetraba en el área de influencia de Norte³⁵. Así, la guerra entre ambas casas, Pereire y Rothschild, estaba servida³⁶.

³⁴ Chemin de fer du Nord de l'Espagne. Procès verbaux des séances tenues a la réunion de Paris. 7 d'avril 1888.

³⁵ Pascual i Domènech (1999).

³⁶ No menos importante que el intento de fusión de Norte con TBF era el que, desde hace tiempo, estaban gestando los Pereire con Real Portuguesa. En la sesión del 18 de junio de 1891 del Comité de Paris, Émile Pereire dio lectura de una serie de contratos provisionales firmados con la sociedad lisboeta para explotar más de 1.200 kilómetros de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, Oeste de España y, por último, con una compleja y especulativa empresa Gran Central Español, que aseguraba disponer varias concesiones en el sur de los Pirineos. También, en esta ocasión, este trato quedó frustrado.

El ferrocarril Huesca-Jaca fue inaugurado el 1 de junio de 1893. Poco después, como había sido convenido, la Sociedad Aragonesa transfirió la línea a Norte. Pero, la inauguración no despertó entusiasmo, como reconocería el Comité de Paris: « *la réserve a été absorbée par les travaux de construction* »³⁷. En estos momentos, la situación económica de Norte era angustiosa. A principios de los noventa del siglo XIX se produjo una depreciación de la peseta respecto al franco, la moneda con la que la compañía debía amortizar las obligaciones e intereses de su abultada deuda contraída en esta divisa para realizar sus anexiones³⁸. A este problema, hay que añadir el fin del tratado de comercio con Francia desde 1892, una crisis agrícola que desplomó el tráfico interior de vinos y cereales y la brusca caída de los intercambios entre los dos países por efecto de la citada alteración de los cambios.

6. Las limitaciones económicas y administrativas del tráfico ferroviario franco-español a fines del siglo XIX

España y Francia disponen de amplias costas (Atlántico y Cantábrico por el oeste, y Mediterráneo por el este) que facilitan el tránsito de cabotaje de las mercancías pesadas con menores costes, aunque, también, con menor velocidad que el transporte por ferrocarril. Ciertamente, excepto los portes de mercancías en las tierras no bañadas por mar y el exiguo tránsito de viajeros, la generalidad del comercio entre Francia y la Península se realizaba, en el oeste geográfico, entre los puertos de Bordeaux y Bayonne y los de San Sebastian, Bilbao, La Coruña, Santander y Portugal y, en el este, entre Marseille, Cette y Port-Vendres y Barcelona y demás puertos mediterráneos³⁹. Sólo en los tráficos muy específicos que hemos apuntado, los dos pasos férreos de Hendaye a Irún y de Cerbère a Port-Bou eran complementarios de la vía marítima. La primera acercaba viajeros de Paris a la capital del reino de España y viceversa, pero no aportaba mercancías por el poco desarrollo hispano de la frontera a Madrid. La segunda tuvo un período de esplendor desde su apertura en 1878 a 1891. De este tiempo deben distinguirse tres factores que impulsaron el paso catalán. El primero de ellos fue el interés de Francia en utilizar un camino rápido para relacionarse con el puerto de Orán; mientras no se construyera el ferrocarril Saint Giron-Lérida, la vía por Languedoc y Cataluña era la más ágil para desplazar viajeros, mensajerías y cargas de gran valor. Es importante señalar que esta ruta tenía el valor militar de permitir desplazar tropas francesas por territorio español hasta el puerto de Cartagena para embarcar en Orán y poder sofocar una hipotética revuelta en la colonia de Argelia. Pese a que España había sido dos veces invadida a lo largo del siglo XIX por el vecino del norte, pronto se iniciaron conversaciones entre las ferroviarias de ambos países para encontrar el trayecto más adecuado a Cartagena⁴⁰. Esta relación tuvo escasa entidad. El progreso de la navegación con barcos de mayor calado y velocidad y las críticas por favorecer a los puertos españoles, en detrimento de Marseille u otros muelles, pronto finalizaron con esta ruta. En segundo término, desde su apertura, por el acceso Port-Bou-Cèrber se produjo un constante aumento de cargas, hasta alcanzar un máximo de 250.000 toneladas en el ejercicio de 1883⁴¹. Con estas cifras, parecía conveniente abordar nuevos pasos interpirenaicos, pero analizando la dirección y estructura de los tráficos, se comprueba que la mayoría de las cargas circulaban de Francia a España. Estas mercancías estaban compuestas por hulla y cok del *Massís Central* con destino a Barcelona y no eran lucrativas porque, para competir con la vía marítima, debían apoyarse en las reducidas tarifas de las compañías de PLM, PO, Midi y del ferrocarril de Barcelona a la frontera francesa. Por el lado español, existía un tráfico de cítricos y otros frutos de la huerta levantina que, por su naturaleza precedera, debían circular en régimen de gran velocidad para alcanzar el norte

³⁷ Chemin de fer du Nord de l'Espagne. Procès verbaux des séances tenues a la réunion de Paris. 25 de novembre de 1893.

³⁸ El porcentaje de obligaciones en francos de la otra gran ferroviaria española MZA era más reducido. Se situaba entre el 62 y 63% de sus títulos. Grandes compagnies espagnoles de chemins de fer (1903).

³⁹ Véase: Picard (1918) y Vidal Olivares (1993?).

⁴⁰ Chemins de fer de Madrid à Saragosse & à Alicante. Comité de Paris. Procès verbaux 8 d'avril 1881.

⁴¹ Compagnie du chemin de fer du Midi. Rapport 1883.

europeo. Pese a las elevadas tarifas que debían satisfacer estos productos, tampoco eran especialmente atractivos para el ferrocarril porque sólo circulaban durante el breve tiempo de la recolección y, por tanto, no aseguraban ni flujos continuos, ni en ambas direcciones del tráfico. El tercer factor que impulsó el paso catalán fue la crisis agrícola francesa de la filoxera que, desde 1884, concede un periodo de esplendor a los vinos, espirituosos y aguardientes españoles, y que permitía completar el ciclo de transporte con el retorno de envases vacíos. Al objeto de captar estos frutos con destino el Norte de Francia, las ferroviarias de ambos países redujeron sus precios, circunstancia que se denominó en la literatura de la época “tarifas de penetración” y que, a similitud de las aplicadas al carbón francés, eran acordadas de manera conjunta por varias compañías para disputar este tráfico a la navegación marítima⁴².

La bonanza de las cargas franco-españolas duró hasta 1892. En esta fecha, en ambos lados de los Pirineos, se implantaron medidas proteccionistas. El gobierno conservador español puso fin al Tratado de Comercio y Navegación firmado diez años antes. Al recuperarse las vides, las Cámaras de Comercio del sur de Francia protestaron por la competencia de los vinos y destilados españoles y obtuvieron la supresión de las “tarifas de penetración” porque, proporcionalmente a los kilómetros recorridos, aplicaban menores precios a productos españoles que a los franceses. En cualquier caso, desde la perspectiva de PLM, PO y Midi era más beneficioso transportar con precios bajos las cargas españolas que entregar las cargas a los puertos⁴³. El fin del Tratado de Comercio y Navegación significó un punto de inflexión para los tráficos ferroviarios ya que, desde este momento, casi la totalidad de los bienes se condujeron por mar, sin dar favor alguno a los caminos de hierro⁴⁴. A principios del siglo XX, conforme con los informes de Louis Dehaspe, miembro de l’Union pour l’amélioration des relations commerciales entre la France et l’Espagne, de cada 100 toneladas importadas por España, 7,66 toneladas circulaban vía Port-Bou y 3,18 vía Irún. En sentido contrario, 3,98 salían por la frontera catalana y 2,64 por la vasca⁴⁵.

7. Desde la apertura de la línea Huesca-Jaca en 1893 al acuerdo final sobre los ferrocarriles transpirenaicos de 1907

Debido al descenso de sus tráficos y a la política expansiva de anexiones de otras compañías, Norte sufrió una prolongada suspensión del pago de dividendos (1891-1906), seis ejercicios en pérdidas (1894-1899), imponer un polémico convenio a sus obligacionistas y adoptar soluciones bancarias que acrecentaron las diferencias sobre aspectos relevantes de la gestión entre los accionistas mayoritarios: la familia Pereire y el grupo español encabezado por el marqués de Comillas.

En este contexto empresarial parecía desaconsejable emprender la construcción de nuevas líneas. No obstante, las disposiciones del gobierno Sagasta habían favorecido al paso de Canfranc-Oloron, permitiéndole tomar una ventaja decisiva respecto a otras rutas. Es incuestionable que, una vez alcanzada Jaca, sólo restaba una breve, aunque compleja sección, para lograr la boca del túnel internacional y, con esta esperanza, pronto se retomaron las conversaciones entre Francia y España.

El 30 de abril de 1894 se firmó un nuevo acuerdo entre los dos países, que retomaba la línea Lérida-Saint-Girons, pero, singularmente, se ponía el acento en la construcción del Canfranc-Oloron. En primer lugar, el Senado francés declaró el ferrocarril de Oloron a Bedous, concedido a Midi, de

⁴² Como muestra de la importancia para el comercio de estas “tarifas de penetración” se tradujo al castellano la gran obra apologética de las mismas, que escribió el director de PLM y antiguo director de Norte de España. Noblemaire (1891).

⁴³ « A l’heure actuelle, cette considération ne peut être trop souvent soumise à ceux que des intérêts régionaux et locaux, mal inspirés, ont poussés à restreindre et la consommation intérieure et le trafic de nos chemins de fer, par la suppression brusque de tarifs internationaux ». Midi Rapport 1891.

⁴⁴ Colson (1908).

⁴⁵ Dehaspe (1904).

utilidad pública para ser abierto en cinco años y, por parte española, se incluyó una variante que desde Zaragoza rodeaba Huesca y acometía directamente el túnel pirenaico. Las publicaciones francesas de la época señalaban que estos impulsos estuvieron propiciados por Louis Barthou, diputado por Oloron, quien un mes más tarde accedería a la cartera de Obras Públicas de la República⁴⁶. Ciertamente o no, la iniciativa colisionaba con la crisis finisecular francesa. Como el tiempo transcurrió sin que se hiciera trabajo alguno, un grupo de comerciantes de Oloron intentó promover un tranvía a vapor hasta Urdos y eléctrico desde esta localidad a Jaca⁴⁷.

Al otro lado de los Pirineos, algunas publicaciones especializadas advirtieron de la estructura endeble del ferrocarril Huesca-Jaca. En la explotación del camino ocurrían continuas incidencias, lo que no debe sorprender pues en su construcción se utilizaron carriles ligeros ya usados y el material rodante procedía del desecho de otras líneas⁴⁸. La línea había sido levantada con un presupuesto muy bajo, para cubrir casi en su totalidad sus gastos gracias a la subvención y al anticipo recibidos del Estado⁴⁹. Al poco de la apertura se produjeron frecuentes corrimientos de terrenos, desprendimientos y otros accidentes, que motivaron que la administración encargara a Puig de la Bellacasa redactar una memoria sobre la línea. Las anomalías detectadas por el ingeniero precisaron ejecutar importantes y gravosas obras de saneamiento y consolidación de la vía en la totalidad del recorrido⁵⁰. Aún con las correcciones, las curvas de 300 metros del Canfranc no eran aptas para las grandes velocidades que precisaba un ferrocarril directo de Madrid a París y, aunque moderadas para una línea de montaña, las pendientes de 16 milésimas limitaban el tonelaje a ser arrastrado por las locomotoras. En todo caso, quedaban por explanar en los dos países las secciones de perfiles más ásperos y el costoso túnel, mientras la hacienda española dedicaba sus esfuerzos a intentar apagar las sublevaciones de sus últimas colonias ultramarinas.

Juan Barat, principal valedor del camino que atravesaba los Pirineos hasta su localidad natal, solicitó dejar la Dirección y jubilarse el 30 de abril de 1901. Su relevo para impulsar los ferrocarriles franco-españoles llegó de la mano de Theophile Delcassé, diputado por Foix, que en su ejercicio en la comisión de ferrocarriles de la Asamblea Republicana tuvo especial empeño en desarrollar los correspondientes a su Departamento. Entre ellos se encontraba el Foix-Saint-Girons, abierto en 1903, año en el que, desde su jefatura en el ministerio de Asuntos Exteriores y con el apoyo del Presidente del Consejo de Ministros Émile Combes, convocó la tercera Comisión Internacional de los ferrocarriles interpirenaicos. Sus trabajos dieron fruto en un nuevo acuerdo firmado en París el 18 de agosto 1904, en el que participó el ahora ministro de asuntos exteriores Delcassé. Por parte española, este convenio fue ratificado por Faustino Rodríguez-San Pedro que, como Sagasta, alternaba responsabilidades en el Estado Español con la presidencia de Norte⁵¹. En esta ocasión, además de las líneas de Oloron a Jaca por Canfranc y de Saint Girons a Lérida, se incluyó una tercera de Ax-Les Thermes a Puigcerdá, que beneficiaba a la circunscripción electoral de Delcassé, anunciándose que sería la primera en ser abierta al tráfico.

Este nuevo pacto franco-francés podía ser una grave amenaza para los tráficos de MZA, porque el paso Ax-Les Thermes a Puigcerdá enlazaba con la red de Norte y ofrecía una relación directa con Barcelona. Para analizar todas las alternativas de este nuevo ferrocarril, MZA encargó diversos estudios cuya conclusión principal fue que por Cerbere y Portbou podían conseguirse mayores

⁴⁶ « La ligne d'Oloron à Bedous au Sénat », JDT, 1894, p. 248. La sección de Oloron a Bedous no se abriría al tráfico hasta 1914.

⁴⁷ Tramway d'Oloron à la frontière d'Espagne (1898?) y Société d'études d'un tramway électrique entre Oloron et Jaca (1900?).

⁴⁸ "Reclamaciones y ruegos. Compañía de los caminos del Norte de España", RIBFIS, 1893, pp. 125-6.

⁴⁹ "Reclamaciones y ruegos. Compañía de los caminos del Norte de España", RIBFIS, 1893, pp. 125-6.

⁵⁰ Puig de la Bellacasa (1897).

⁵¹ « La trinité des transpyrénéens », JDT. 1904, p. 334.

velocidades y superiores tonelajes respecto a la nueva línea por Ax-Les Thermes a Puigcerdá⁵². Sin embargo, pese a todos los quebraderos que significó para MZA este acuerdo entre Francia y España, la compañía de los Pereire no movilizó recurso alguno para abrir nuevas vías.

Puede explicarse su inacción por el lamentable estado económico y financiero de la empresa, mitigado en parte gracias al empréstito concedido por el Banco Español de Crédito a principios de 1905, que le permitió realizar una emisión de obligaciones con la garantía, entre otras, de la línea Huesca a Francia por Jaca, y conseguir cierta estabilidad⁵³. En este contexto Norte realiza un nuevo pacto amistoso con MZA en junio de 1906, en esta ocasión con una duración de 25 años. El aspecto más importante del acuerdo consistió en crear una Comisión Mixta de Norte y MZA que entendería en aquellos asuntos en los que ambas compañías pudieran colisionar como el reparto de áreas de tráficos, apertura de nuevas líneas o el establecimiento de tarifas. De este modo, desincentivada cualquier competencia, en España el edificio de los ferrocarriles pirenaicos quedará a cargo del Estado⁵⁴.

En Francia, el acuerdo de agosto de 1904 fue sancionado por ley de 10 de enero de 1907 con objeto de ofrecer a Midi la explotación de las líneas que partían de Ax-les-Thermes y Bedous a la frontera de España. Y como concesión a título eventual, quedó la vía de Oust que, servía de base para tender el Saint Girons-Lérida. Estas líneas dotadas con garantía de interés por el Estado fueron sometidas a la aprobación de la Asamblea general extraordinaria de Midi el 7 de abril de 1908, que abrigaba bastantes esperanzas sobre sus resultados⁵⁵. Definitivamente, el 20 de junio de 1907, Louis Barthou en su condición de ministro de Obras Públicas y Léon Aucoc como presidente del consejo de administración de Midi, firmaron la convención para levantar estos caminos. Al otro lado de los Pirineos, parece que los nuevos enlaces interpirenaicos despertaron pocos entusiasmos, porque cuando consultamos las memorias de Norte, éstas no ofrecen información alguna.

8. Algunas conclusiones

1. Se supone que, en una gran empresa como Norte, donde las decisiones últimas las tomaba, o cuando menos, las refrendaba, el Comité de Paris, aunque eso no significa que no se tuvieran en cuenta las opiniones de su director o de los consejeros de Madrid, la construcción de la línea férrea Huesca-Jaca, con la que se daba un paso decisivo hacia este tercer enlace hispano-francés, se hizo en beneficio de la empresa. Sin embargo, de acuerdo con la documentación manejada en este trabajo, es claro que la decisión se tomó sin contar con los gobiernos de los dos países que debían sufragar el paso subterráneo de los Pirineos.

2. Es cierto que cuando se aprobó la construcción de la línea, por los efectos de la filoxera en la agricultura francesa, se expedía para satisfacer la demanda de aquel país un considerable volumen de mercancías, pero tampoco es menos cierto que su apertura coincidió con el inicio de una larga

⁵² “Informe sobre los Ferrocarriles Transpirenaicos”. Eduardo Maristany, 14 de septiembre de 1904. La nueva línea también fue estudiada por el Jefe de Tráfico de MZA, con similares conclusiones. “Ferrocarril de Ripoll a Ax les Thermes. Conveniencia de la adquisición o arrendamiento de las líneas de San Juan y de AVT con sus afluentes”. Víctor Giol. 8 de diciembre de 1904. Documentos incluidos en AHF/S/103/1. Expediente de estudio y tramitación del contrato de sindicatura general del tráfico.

⁵³ Chemin de fer du Nord de l'Espagne. Procès verbaux des séances tenues a la réunion de Paris. 25 de fevrier 1905.

⁵⁴ Acta de la sesión de Comisión Mixta Norte-MZA nº 1. 30 de junio de 1906.

⁵⁵ « Ces nouvelles lignes mettront la région française avoisinant les Pyrénées Centrales en relation directe avec la Catalogne et l'Aragon ; elles favoriseront la pénétration économique des deux pays, pourront faire naître un trafic qui, aujourd'hui, ne peut exister entre des régions isolées par la chaîne montagneuse et développer para là les transports sur notre réseau ; de plus, elles donneront entre Paris, Barcelone et Carthagène aussi bien qu'entre Paris, Saragosse et Madrid, des itinéraires plus courts et plus rapides que les itinéraires actuels et faciliteront para suite, les relations entre notre capitale et ces grandes villes espagnoles. Nous pouvons donc espérer, de la création de ces lignes, une heureuse répercussion su notre trafic ». Midi. Assemblée Générale Extraordinaire du 7 avril 1908.

(1890-1904) y profunda crisis, a la que no fue ajeno el contagio de la plaga, que deprimió el comercio entre los dos países. En esas condiciones es poco aconsejable realizar fuertes inversiones tanto por parte de las empresas, como de los estados en una línea limitada a tráficos regionales y de rendimiento incierto.

3. Todo ello sin olvidar los límites estructurales al desarrollo de la actividad e intercambios entre los dos países. España era un país periférico para las grandes rutas del comercio mundial; el trasiego de las mercancías ibéricas ocupaba un lugar bastante secundario. Por otro lado, los tráficos entre Francia y España estaban compuestos en su mayoría por artículos pesados y voluminosos (minerales y materiales), para los que era más apto el cabotaje, debido al diferente ancho de vía español. La política proteccionista contribuyó a aislar aún más el país⁵⁶.

4. Al final, en la parte francesa, y gracias al apoyo político, se construyeron las líneas franco-españolas Oloron-Jaca y Ax-les Termes-Ripoll, que recibieron la denominación de « Le Transpyrénéen Barthou » y « Le Transpyrénéen Delcassé »⁵⁷. De lado español, Juan Barat, había accedido a la subdirección de Norte en 1869, lideró las fusiones de la compañía de los Pereire con otros caminos de hierro. En 1875, fecha clave porque, tras una guerra de tarifas, los Pereire y los Rothschild rubricaban un acuerdo para repartirse tráficos, fijar precios de transporte conjuntos y asignarse áreas de influencia, Norte contaba con 878 kilómetros de red. Quince años más tarde, en 1891, los Pereire explotaban 3.205 kilómetros⁵⁸. En este periodo MZA, la ferroviaria de los Rothschild, pasó de 1.557 a 2.701 kilómetros, pero ya no ocupaba el primer puesto de las compañías españolas. Dentro de esa agresiva política de anexiones y construcciones propiciada por Barat se encontraba el ferrocarril Huesca-Jaca, cuya prolongación alcanzaba Oloron Sainte Marie, la villa natal de Juan Barat, su director.

Bibliografía

Apuntes biográficos referentes al Excmo. Sr. D. Juan Barat, antiguo director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1906).

Aragoneses a la Nación Española. Consideraciones sobre las ventajas del ferrocarril del Norte por Zaragoza y Canfranc, Los. (1853): Zaragoza, Imprenta de Antonio Gallifa,

AUCOC, Léon (1875) : *Des moyens employés pour constituer le réseau des chemins de fer français et en particulier des conventions relatives à la garantie d'intérêt et au partage des bénéfices.* Paris, Cotillon.

AVELAR PINHEIRO, Magd (1979): “Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX”. *Análise Social*, vol. XV (58), 1979-2º, 265-286.

BOIS, Victor (1853): *Les chemins de fer français.* Paris, Imprimerie de Ch. Lahure ancienne maison Crapetet.

BOUNEAU, Christophe (1990): « Chemins de fer et développement regional en France de 1852 a 1937: la contribution de la Compagnie du Midi ». *Coloquio Internacional sobre Transporte e*

⁵⁶ Juppont (1905).

⁵⁷ « Les Transpyrénéens », *Le Journal des Transports*, 1908, pp. 490-491.

⁵⁸ 1891 significa una nueva ruptura entre los Pereire y los Rothschild. En esta fecha Norte intentó fusionarse con TBF y con una red hispano-lusa. Con estas anexiones Norte habría sumado más de 5.000 kilómetros, convirtiéndose en una de las mayores compañías de Europa en longitud explotada

industrialización siglos XIX y XX, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Mineografiado.

BOUNEAU, Christophe. (2008): "The Pereires' International strategy for railway construction in the 1850s and 1860s", in Ralf ROTH and Günter DINHOBL, *Across the borders. Financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*, Aldershot, Ashgate, pp. 13-23.

CAMERON, Rondo (1971): *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1880-1914*. Madrid, Tecnos.

CARON, François (1997) : *Histoire des chemins de fer en France. 1740-1883*. Paris, Fayard.

CARON, François (2005) : *Les grandes compagnies de chemin de fer en France. 1823-1937*. Genève, Librairie Droz.

CHARLE. Christophe (1978) : « Les milieux d'affaires dans la structure de la classe dominante vers 1900 ». *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 20-21, mars/avril 1978. Le patronat, pp. 83-96.

CHEMIN DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE. Procès verbaux des séances tenues a la réunion de Paris.

CHEMINS DE FER DE MADRID À SARAGOSSE & À ALICANTE. Comité de Paris. Procès Verbaux.

CHEVALIER, Michel (1832) : « Exposition du système de la Méditerranée. Politique nouvelle », en *Religion Saint-Simonienne. Politique industrielle et système de la Méditerranée*. Paris, Imprimerie D'Éverat, pp. 129-150.

CHEVALIER, Michel (1838) : *Des intérêts matériels en France: travaux publics, routes, canaux, chemins de fer*. Paris, C. Gosselin et W. Coquebert

CLOT, Louis. (1856): *Émile Pereire*. Paris, Imprimerie Pilloy.

COLSON, Clément. (1908): *Transports et Tarifs Régime administratif des voies de communication, conditions techniques et commerciales des transports, lois économiques et la détermination des prix tarifs des chemins de fer, statistique du trafic en France et à l'étranger*. Troisième Edition. Paris, L. Laveur.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE. *Rapports*.

COMPAGNIE DU CHEMINS DE FER DU MIDI. *Rapports*.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA. *Actas Comité de Madrid*.

Cortes, a las, a la prensa y al público. (1867): *Antecedentes sobre la cuestión de tarifas de ferrocarriles*, Bilbao, Imprenta y litografía de Juan E. Delmás,

DECOMBLE, Clément (1913) : *Les chemins de fer transpyrénéens; leur histoire diplomatique, leur avenir économique*. Paris, Pédone.

DEHASPE, Louis (1904): “Nota sobre las tarifas internacionales entre Francia y España”, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, pp. 553-554.

Examen de los beneficios que reportará a España la construcción de un ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa por Baidés, Castejón y Roncal. Madrid, Imprenta de Gregorio Juste, 1880.

Exposición que eleva al Excmo. Señor Presidente del Consejo de Ministros la Comisión Bilbaína encargada de gestionar sobre el arreglo de tarifas de ferrocarriles e introducción de reformas marítimas en virtud del mandato que recibiera de una representación numerosísima de todas las clases sociales y productoras del Señorío de Vizcaya. (1867) : Bilbao, Imp. de R.M. y Cortázar.

GÉNELOT, Paul, LELEU, Thierry, OLAIZOLA, Juan José, PALOU, Michel, PARRA DE MAS, Santiago : (1990) : *Histoire du rail Transpyrénéen*. Chanac, La Régordane-éditions.

GRANDES COMPAGNIES ESPAGNOLES DE CHEMINS DE FER EN 1901. LES: (1903) : *Résultats compares*. París, Paul Dupont.

JUPPONT, Pierre (1905) : « Les Transpyrénées et les conventions du 18 aout 1904 ». *La Revue du Mois*, nº 11, Tome II, pp. 580-602.

KINDLEBERGER, Charles P. (1988): *Historia Financiera de Europa*, Barcelona, Crítica.

MARQUINA, Javier (1940): *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1859-1939)*. Madrid, Espasa Calpe.

Memoria sobre el Estado de las Obras Públicas en España (1856): Madrid, Imprenta Nacional.

MERLIN, Henry (1868) : *Ce que tous les électeurs doivent connaître : l'Empire et ses principes financiers*. Paris, E. Dentu, Libraire-Éditeur.

NOBLEMAIRE, Gustave (1891): *La tarificación en los caminos de hierro y las tarifas de penetración*. Barcelona, Imprenta de Henrich y comp.

PAGE ALBAREDA, Eusebio (1879): *Memoria relativa al proyecto de ferro-carril del Pirineo Central por Huesca, el Pantano y Canfranc, formado por la Comisión de Ferro-carriles Internacionales*, Madrid, Imprenta, estereotipia y galvanoplastia de Aribau y Cía.

PARINGAUX, A. (1894): « Les futures voies ferrées des Pyrénées Centrales ». *Annales de Géographie*, Volume 4, nº. 14, p. 30-46.

PARRA DE MAS, Santiago (1988): *El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Aldaba.

PASCUAL I DOMÈNECH, Pere (1999): *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*. Barcelona, Universitat de Barcelona.

Percée centrale des Pyrénées. Vallée d'Aspe. Chemin de fer de Madrid au reste du Continent par Saragosse et Oloron (1865) : Bayonne, Imprimerie de veuve Lamaignère.

PEREIRE, Isaac (1879) : *La question des chemins de fer*. Paris, Imprimerie de C. Motteroz.

PICARD, Alfred (1884): *Les chemins de fer français. Étude historique sur la constitution et le régime du réseau*, Tome troisième. Paris, J. Rothschild Éditeur.

PICARD, Alfred (1918) : *Les chemins de fer : aperçu historique, résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*. Paris, H. Dunod et E. Pinat.

PROUDHON, Pierre-Joseph (1857) : *Manuel du spéculateur à la bourse*, Paris, Librairie de Garnier Frères.

PUIG DE LA BELLACASA, Narciso (1897): “Obras de consolidación de la línea de Huesca a Francia por Canfranc”, *Revista de Obras Públicas*, pp 3-8; 30-37 y 68-73.

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. Bayonne, Imprimerie de Veuve Lamaignère née Teulières, 1857.

RIBEIL, George (1990): « Des saint-simoniens à Léon Lalanne. Projets, thèses et controverses à propos de l'organisation des réseaux ferroviaires », *Revue d'histoire des chemins de fer*, nº 2, pp. 47-80.

Société d'études d'un tramway électrique entre Oloron et Jaca au capital de 50.000 francs. (1900?): Oloron, Imp. Marque,

SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolas (1968): “De los orígenes del capital financiero: El Crédito Mobiliario Español, 1856-1902”, En N. SÁNCHEZ ALBORNOZ, *España hace un siglo: una economía dual*. Madrid, Península, pp. 123-151.

SUSO ESPADAS, Iñaki (2006): *Aldudes versus Roncal. Navarra y los proyectos de ferrocarril transpirenaico*, Pamplona, Universidad Pública de Navarra/Nafarroako Unibersitate Publikoa.

TORTELLA, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España*, Madrid, Tecnos.

VIDAL i RAICH, Esther (1999): *Fronteras y ferrocarriles: Génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*, Lleida, Universitat.

VIDAL OLIVARES, Javier (1993?): “National or international markets? Railways companies in Spain and their international connections with France and Portugal: 1850-1914”, in *European networks (XIXth-XXth centuries). New approaches to the formation of a transnational system (air, land and sea)*, European University Institute.

VIDAL OLIVARES, Javier (1999): “La estructura de la propiedad, la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1936”, en *Revista de Historia Económica*, nº 3, pp. 623-662.