

Probablemente nadie mejor que Carlos Larrinaga para abordar esta monografía. Perfecto conocedor de la historia económica de las regiones naturales afectadas por lo que considera una decisión estratégica, de alcance internacional y no sólo de interés local: *Entre Irún y los Alduides*, ¿por dónde construir el tendido de la red ferroviaria? Lejos de tratarse de una monografía de interés reducido a los núcleos geográficos más directamente afectados, este libro se inscribe dentro de una corriente historiográfica, esencial en historia económica del transporte, que es la de la importancia de las decisiones derivadas del establecimiento de la red. En él investiga acerca de los intentos de construcción de una línea de ferrocarril que uniera el departamento de los Bajos Pirineos con la provincia de Navarra a través de la población francesa de Los Alduides, algo que el autor ya había abordado parcialmente en trabajos anteriores. Estudia proyectos, intereses contrapuestos y ofrece abundantes testimonios de los argumentos de unos y otros.

Hay que destacar la honradez intelectual y franqueza del autor, sobradamente puesta de manifiesto en todo el libro, pero especialmente por exponer los límites con que cuentan las páginas presentadas, al no haber podido localizar el proyecto del ferrocarril de los Alduides realizado por encargo de la Diputación de Navarra, a pesar del esfuerzo realizado en la recopilación de las fuentes archivísticas –otro de los méritos del trabajo.

El capítulo 1 (*El comercio a ambos lados del Pirineo Occidental durante la primera mitad del siglo XIX*) es magnífico. Debe de figurar en el libro para una mejor comprensión y encuadre del problema que se va a resolver. Es real que se va a estudiar la actividad comercial a los dos lados de los Pirineos, lo que refuerza la indispensabilidad de estas páginas. La intensidad y tradición de esas relaciones daría argumentos a los defensores del proyecto de los Alduides. Con todo, en el capítulo se intuyen ya algunas de las causas que explicarán la decisión finalmente adoptada por Irún y que se van completando en los capítulos siguientes: la expansión económica de Guipúzcoa en la segunda mitad del XIX y las mejoras realizadas en el puerto de Pasajes.

El capítulo 2 (*Los orígenes del ferrocarril en el País Vasco y Norte de España*) es muy breve pero interesante en cuanto que en él se aborda el inicio de los proyectos ferroviarios en esta región. Surgen en estas breves páginas de nuevo algunas posibles explicaciones del porqué no del proyecto de los Alduides, en relación con otras construcciones ferroviarias que ofrecían buenas conexiones a los productos navarros por el Ebro y Vizcaya y la red de Norte.

El capítulo 3 (*El planteamiento del proyecto de los Alduides y la aprobación del ferrocarril del Norte*) refleja de

'Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX'

Autor: Carlos Larrinaga Rodríguez

Editorial: Irún, Casino de Irún, 2002

Páginas: 230

ISBN: 84-7086-396-7

un modo muy atractivo los intereses regionales tempranos en la dotación de infraestructuras ferroviarias, que se veían asociadas al desarrollo económico; por el contrario, su ausencia, como motivo de depresión, por lo que las instituciones de gobierno regional se movilizaron desde fechas anteriores a la ley general de 1855 para obtener permisos de concesiones. Este fue el caso de Navarra, que al intuir que el paso hacia Francia se estudiaba por Irún, trató de introducir la opción de un ferrocarril directo Madrid-París que pasara por suelo navarro. Fueron en primer lugar funcionarios franceses quienes estudiaron posibles enlaces ferroviarios con España por Navarra y, por encargo de la Diputación de Navarra, algunos de ellos participaron en el proyecto de los Alduides ya en 1856.

En el capítulo 4 (*Los ferrocarriles del Norte y de los Alduides en la literatura del momento*) se reflejan los argumentos empleados por detractores y defensores del proyecto de los Alduides. Este hecho permite al autor hacer hincapié en el importante volumen de las relaciones comerciales entre navarros y franceses y el interés que, para Guipúzcoa, tenía atraer esos tráficos. Larrinaga señala como uno de los principales detractores del proyecto a Peironcelly, un apellido muy "ferroviario", por lo que habría sido interesante que, dada la importancia que se brinda a sus ideas, se hubiera presentado algún dato biográfico sobre él.

El capítulo siguiente (*La polémica de los Alduides en Francia*) es una prueba más de que el problema no fue meramente local o regional. También en el país vecino las opiniones estuvieron encontradas.

El capítulo sexto (*Alternativas al ferrocarril de los Alduides y finalización de la línea del Norte*) puede resultar en algunas ocasiones reiterativo: muchas de las ideas que en él se recogen ya han aparecido en los capítulos anteriores. A pesar de todo, de nuevo las aportaciones son de interés. Es interesante por ejemplo comprobar, una vez más, que la ocasión en que esta línea estuvo más cerca de su construcción fue en 1858, ya que el jefe del ejecutivo (Istúriz) y el ministro de Fomento (conde de Guendulain) eran navarros. Del mismo

modo lo es el hecho de que, en el estudio de los proyectos, prácticamente sólo se prestara atención a la viabilidad técnica y no tanto a la económica.

Es en el séptimo capítulo (*El trazado y las distancias del ferrocarril de los Alduides*), muy breve, donde el lector puede encontrar cierta reiteración en los argumentos empleados. Se aborda, por ejemplo, la importancia que tienen para el tendido de la red las pendientes de la misma. Considero que es un problema de primera magnitud y, por tanto, quizá debería haber figurado antes; eran las dificultades técnicas a salvar y su coste una de las objeciones fundamentales del tendido de los Alduides.

El capítulo octavo es de nuevo muy interesante (*Los Pereire y el ferrocarril en el Norte de España*) y pienso que nuclear en la trama del trabajo por lo que, probablemente, debería ocupar un lugar mucho más adelantado en el orden de capítulos. En su actual ubicación, por delante tan solo del capítulo que refleja los conflictos de la construcción con la defensa nacional, hace que parezca una cuestión marginal y quizá sea uno de los capítulos más importantes, una vez que se ha definido el problema: reforzaría la idea que pretende presentar Larrinaga de una cuestión que desbordaba el interés meramente local.

Como ya he indicado, el último capítulo (*El ferrocarril de los Alduides y la defensa nacional*) tiene menos interés, lo que no significa que no sea necesario. En el conjunto de una monografía que pretende decirlo todo sobre la cuestión, aludir a las opiniones del ejército sobre la construcción de estas infraestructuras estratégicas resulta una necesidad ineludible.

Finaliza el libro con las conclusiones, en las que se reflejan algunas de las opiniones del autor que, sin duda, debieran haber sido expuestas con anterioridad. En ocasiones parece que el historiador se esconde entre las opiniones de unos y otros, simplemente ordenándolas. Sin embargo, debe tomar partido, también en un trabajo de estas características, ya que domina sobradamente las cuestiones que aborda.

En otro orden de cosas, de carácter más

general, añadiría otras cuestiones. El uso del plural de modestia es excesivo y abusivo, esto último sobre todo en la introducción.

Asimismo, la abundante utilización de fuentes primarias hace que la obra esté excelentemente documentada. Sin embargo, la bibliografía manejada y citada deja algo más que desear. Demasiadas ausencias respecto a las últimas investigaciones realizadas, sobre todo en materia ferroviaria y, en particular, con los aspectos abordados en el libro. Pienso por ejemplo en: Merger, Carreras y Giuntini (eds.) (1995), algunos de los trabajos de Vidal Olivares (1993) (1994) y (1996) o el trabajo de Vidal i Raich (1999). Obras como la de Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal no deberían faltar en un libro de estas características (citada por cierto en la bibliografía como VVAA [1998]), hubiera permitido una mejor integración del problema en el conjunto de los que originó el sector, sobre todo en el capítulo 2.

Llama la atención la ausencia de epígrafes que dividan el contenido de cada capítulo y que hubieran servido para ordenar y dar claridad a la exposición, facilitando la lectura. De igual modo lo hace la ausencia de material gráfico y numérico: sólo se incluyen dos tablas, una de ellas, en la página 111, aparece sin título, ni especificación de unidades en el encabezamiento de la misma.

Pudiera haber resultado clarificador volver sobre la vieja idea expuesta por

Menéndez (1978) sobre la divergencia entre la construcción óptima para el usuario y para el constructor. Aquí se adapta perfectamente a los interesantes términos del debate que surgió en relación a esta línea.

Nunca plantea el problema del ancho de vía, lo que hace surgir la pregunta de si esta era cuestión que se debatía o no, cuando se discutían los problemas de trazados de incidencia internacional.

En una obra de estas características, la cartografía es fundamental. Se echa en falta especialmente en los capítulos 1, 6 y 8. Hubiera permitido aligerar algunas páginas, señalándose en ellos las rutas y la intensidad de su uso por las que se realizaban todas las transacciones comerciales y el lector podría ubicar exactamente los núcleos de población que aparecen referidos en el texto o los trazados de las compañías ferroviarias francesas. Los mapas de que dispone el texto aparecen muy tarde, pp. 67 y 69, y resultan poco claros.

Estos apuntes finales más expresan deseos que límites del trabajo que se recensiona y no pretenden empañar en absoluto este detalladísimo trabajo acerca de los conflictos derivados de las decisiones del trazado de líneas. Ojalá pudiéramos disponer de estudios de este tipo para otros muchos tramos y concesiones.

Pedro Pablo Ortúñez Goicolea
(Universidad de Valladolid)