

Peironcely, San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX

Carlos Larrínaga

Instituto DR. Camino, San Sebastián, 2004, 126 págs.

A mediados del siglo XIX tomó fuerza definitiva el impulso de construir los principales tendidos ferroviarios españoles y, por razones obvias, se planteó como cuestión prioritaria la de encontrar la mejor manera para unir la capital de España con Francia, y en consecuencia con el resto de Europa. Se barajaron dos posibilidades, la primera supondría penetrar en Francia por Irún y Hendaya, y la segunda por el valle pirenaico de los Alduides, es decir, el enlace se realizaría por territorio guipuzcoano o por Navarra.

El paso a través de los Pirineos de la línea férrea que enlazaría Madrid y París suscitó una gran polémica a mediados del siglo XIX, incrementada en buena medida por los numerosos intereses económicos contrapuestos. Una polémica denominada “cuestión de los Alduides” que enlaza con temas por los que Carlos Larrinaga ya ha mostrado un gran interés, como son el estudio de la constitución de las sociedades mercantiles y los orígenes de la industrialización en Guipúzcoa, o el propio ferrocarril de los Alduides sobre el que escribió el libro *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX* (2002).

Larrinaga muestra ahora un gran interés por la figura del ingeniero de caminos, canales y puertos, Manuel Peironcely Maroto, y su posición “antialduista” y a favor de los intereses guipuzcoanos y donostiarras.

Así pues, como indica el propio autor, este último libro sobre la “cuestión de los Alduides” podría considerarse como una continuación del anterior y viene a culminar una investigación iniciada varios años atrás.

Encontramos en esta obra una clara división en tres partes bien delimitadas, que contribuyen a facilitar la comprensión sobre la “cuestión de los Alduides”. La primera, de carácter fundamentalmente biográfico, está dedicada a la figura de Manuel Peironcely, que ya había destacado por su experiencia profesional y sus muchos trabajos para la mejora y modernización de las comunicaciones e infraestructuras del País Vasco. El autor realiza un análisis de las obras llevadas a cabo por este sobresaliente inge-

niero en Guipúzcoa a mediados del siglo XIX, como su estudio para la mejora del puerto de San Sebastián o sus trabajos en el trazado de la línea del Norte en el tramo entre la capital guipuzcoana y la frontera franco-española. Estas obras estaban avaladas por otras realizadas en otras zonas de la Península, como las del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, clave para la unión ferroviaria de España y Portugal.

La segunda parte está dedicada concretamente a la “cuestión de los Alduides”, y en ella hace un recorrido desde la introducción del ferrocarril en España, teniendo en cuenta tanto la incidencia de las guerras carlistas como la propia situación política, social y económica española, en esta época de transición al nuevo sistema liberal, siendo los principales obstáculos no tanto la falta de iniciativas como la escasez de capitales. Un punto de inflexión fue el año 1855, con la primera legislación española sobre ferrocarriles, la construcción en España de la línea del ferrocarril del Norte, la más importante desde el punto de vista internacional (por unir España con Francia), y el surgimiento de los debates sobre los posibles trazados ferroviarios, destacando por su acritud el del paso de los Pirineos.

Se analiza cómo el posible trazado del ferrocarril suscitó frecuentes disputas entre las distintas provincias, comarcas o localidades en torno al propio discurrir de la línea, ya que frecuentemente, políticos, comerciantes y empresarios asociaban la palabra ferrocarril con modernización económica, de ahí que el trazado de una línea tan significativa como la del Norte suscitase intensos debates y expectativas entre diversos territorios según fuesen atravesados o no por ella.

Larrinaga analiza las dos posibilidades mencionadas anteriormente, que se consideraron en torno al paso de los Pirineos y explica las distintas posiciones e intereses de cada región. Así, examina la posición mantenida por la Diputación Foral de Navarra, que pretendía insistentemente que el trazado de la línea férrea atravesara el valle pirenaico de los Alduides –entre Baztán y Roncesvalles–, porque supondría un reforzamiento de la posición comercial y estratégica del “antiguo reino” al acceder de forma más fácil, rápida y directa al mercado galo. Las instituciones navarras mostraron un decisivo entusiasmo por el paso transpirenaico que uniría Pamplona y Bayona, lo que motivó que la ciudad francesa (y especialmente su Cámara de Comercio) también apoyara incondicionalmente el proyecto.

En este marco de intereses contrapuestos que se observan en la obra, el autor nos ofrece un excelente estudio de la pugna mantenida en España por las grandes sociedades capitalistas francesas por hacerse con la construcción de los diferentes tendidos ferroviarios: el enfrentamiento entre dos importantes grupos financieros, los Rothschild (que pretendían invertir en la línea Madrid-Zaragoza-Pamplona-Bayona) y los Pèireire (que lo harían en la Madrid-Valladolid-Burgos-San Sebastián-Irún).

La otra posibilidad, apoyada firmemente por la Diputación de Guipúzcoa, rechazaba de forma categórica el proyecto de los Alduides. Larrinaga menciona cómo en enero de 1857 el propio ayuntamiento de San Sebastián envió un memorial a Isabel II esgrimiendo numerosos argumentos en contra del trazado *Pamplona-Bayona*, como el de que el comercio de él derivado acabaría beneficiando a una plaza francesa o que no favorecería la unión de las costas mediterránea y atlántica a través de la cantábrica. El hecho de que se estuviera planteando al mismo tiempo la unión de las mencionadas

costas supuso que por razones económicas y estratégico-militares, los ministerios de Fomento y de Guerra se dedicaran a estudiar la situación.

En este contexto destacó el decisivo e influyente informe elaborado por el ingeniero Manuel Peironcely sobre la “cuestión de los Alduides”, como indica Larrinaga en la tercera parte de su obra, en la que presenta el manuscrito redactado –que fecha entre 1857 y 1858– y que considera de singular importancia para comprender mejor la historia ferroviaria del norte de España a mediados del siglo XIX. En su informe, Peironcely consideraba erróneo que el paso del ferrocarril por Pamplona, a través de los Alduides hasta Bayona fuera necesario para la mejora del movimiento comercial entre España y Francia, ya que analizando los datos de exportación, importación y transporte de viajeros, una vez que se recuperasen los viñedos franceses, las expediciones de los españoles (sobre todo navarros y aragoneses si se realizara esta línea) descenderían en picado. En definitiva, según Peironcely, el movimiento comercial que se desarrollaba entre Navarra y Francia estaba lejos de exigir la ejecución del ferrocarril de los Alduides. Además Peironcely dudaba seriamente de que dicha vía ferroviaria satisficiera ya no solo los intereses de España, sino también los de la propia Navarra, por los enormes gastos que supondría para la provincia.

Argumentaba que la diferencia entre ambos proyectos era únicamente de 36 Km., con la salvedad añadida de que la línea que evitaba los Alduides atravesaba cinco capitales de provincia, algo que evidentemente favorecía los intereses del Estado, pues las provincias del oeste se comunicarían con Valladolid, y además se podrían enlazar el Mediterráneo y el Cantábrico por el camino más corto (Barcelona-Zaragoza-San Sebastián). Para Peironcely, la no ejecución del ferrocarril del Norte supondría la incoordinación con el extranjero de regiones como Galicia, Asturias, gran parte de Castilla y las Vascongadas, mientras que descartar la línea de los Alduides no supondría un perjuicio para las provincias del Este, pues se podrían comunicar con el extranjero y con las del Oeste por las líneas férreas ya autorizadas legalmente.

En el informe se señalaban además las pésimas condiciones geográficas del trazado de los Alduides, debido a los numerosos accidentes en el terreno, las elevadas pendientes, los túneles y los pozos, lo que conformaba en resumen un trazado peligroso y poco recomendable.

Peironcely consideraba por lo tanto la línea de los Alduides “inadmisibles”.

Afirmaba que no era la más ventajosa para la nación en general ni para la propia Navarra en particular, y constataba la imposibilidad de construir las dos vías simultáneamente, pues supondría un gasto excesivo y perjudicial por la competencia que se generaría entre ambas. Además, la Ley de 1855 otorgaba la construcción de la vía del Norte al Crédito Mobiliario (que apostaba por el proyecto de San Sebastián), por lo que el plan de los Alduides se mostraba en escena como una mera idea ni siquiera aprobada.

En definitiva, Larrinaga considera la historia del ferrocarril de los Alduides como la historia de un fracaso, puesto que finalmente no se llevó a cabo, ya fuera por las dificultades técnicas que conllevaba el proyecto, por las amenazas de la Compañía del Norte de parar todas sus obras si se seguía adelante con el proyecto de los Alduides, o incluso por razones económicas y estratégico-militares (el propio Ejército se inclinaba a favor del proyecto de San Sebastián por la importancia que adquiriría el puerto español).

Pero a pesar de considerarlo un fracaso, Larrinaga destaca también la importancia que supuso este debate cargado de polémica, en el que estaban en juego numerosos intereses económicos, políticos y estratégicos.

Estamos ante una obra breve y concreta, pero ciertamente intensa, que da cuenta de un documento histórico sumamente útil para comprender la evolución de la progresiva implantación del ferrocarril en el norte de España a mediados del siglo XIX, y la historia concreta de la denominada “cuestión de los Alduides”. La obra se complementa con interesantes documentos gráficos de la época –desde fotografías del valle de los Alduides, a tramos de la línea de ferrocarril del Norte, pasando por mapas del norte de España y su sistema ferroviario–.

Javier García Senosiain