

se más bien a las vicisitudes de la economía granadina y a la coyuntura general que no a la empresa misma o a sus gestores.

Pero un estudio como el presente, en la frontera de la micro-historia, tiene también unos límites bien claros. Unos límites a los que el autor se ajusta de forma consciente y clara y que no intenta rebasar. Por eso se ciñe a la información contenida en el archivo de la casa de banca, así como a la temática y a los personajes directamente aludidos en ella. Por ello es de subrayar que la descripción histórica que en el libro se hace está «polarizada» y que deja –voluntariamente– a oscuras buena parte de la historia económica local. Sólo quienes tuvieron tratos mercantiles con la banca se han ganado el derecho de figurar en este libro. Un lector que consulte otras publicaciones del mismo autor, y, en particular su historia de la Cámara de Comercio local (1984), podrá hacerse una idea más amplia y detallada sobre el tejido empresarial en que los banqueros operaron a lo largo de la mayor parte de su historia familiar.

Incluye la obra un denso prólogo de Gabriel Tortella, quien centra con gran precisión la temática a tratar y abre algunas rendijas adicionales al conocimiento de la actividad «supra-local» de los banqueros, en particular su trascendental papel en la fundación y la ulterior re-orientación del BANCO CENTRAL.

El volumen que nos ocupa, que cuenta con el apoyo de la FUNDACIÓN RODRÍGUEZ ACOSTA y de la CORPORACIÓN INMOBILIARIA COMAREX, ambas de Granada, incluye numerosas ilustraciones, fotografías de época de la ciudad, modelos de títulos y documentos, así como numerosas fotografías personales procedentes del álbum familiar.

Gregorio Núñez Romero-Balmas
Universidad de Granada

LARRINAGA, Carlos: *Peironcely, San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX*. Instituto Doctor Camino. San Sebastián, 2004, 126 pp.

De cuantas líneas férreas se construyeron en España a mediados del siglo XIX, la más importante desde el punto de vista internacional fue la línea del Norte, primera en comunicar la Península con el resto de Europa. Su construcción y diseño fue además controvertida ya que, dentro de los múltiples debates que se suscitaron en la época sobre los posibles trazados ferroviarios, fue precisamente el del paso del Pirineo el más reseñado y el más discutido en todas las esferas de la vida pública.

La decisión de sus promotores, encabezados por los banqueros franceses, hermanos Péreire, de fijarlo por la frontera de Irún, levantó las quejas de otras provincias, en especial de Navarra, cuyas autoridades venían reclamando desde tiempo atrás una línea ferroviaria que uniera Madrid con Bayona pasando la frontera por el valle pirenaico de Los Alduides. Valle bajo soberanía francesa que constituía una especie de lengua que

penetraba en jurisdicción española por Navarra, teniendo a un lado el Baztán y al otro Roncesvalles y el Quinto Real. Una Real Orden de 1853 autorizó el estudio de los Alduides como posible paso transpirenaico y la Diputación navarra se dirigió al ingeniero del distrito de Bayona Isidoro Daguonet, quien entonces estaba examinando los posibles pasos pirenaicos por encargo del gobierno francés, para que llevara a cabo los estudios necesarios desde la frontera hasta Pamplona, buscando el punto más ventajoso y fácil para empalmar con el camino propuesto del lado francés. A los pocos meses Daguonet finalizaba su trabajo, apostando claramente por el trazado de los Alduides. Los Rothschild, conocidos rivales financieros de los Péreire, se apresuraron a apoyarlo, disputando la conexión franco-española concedida a sus competidores.

La respuesta, desde el lado guipuzcoano, los más interesados en el trazado de los Péreire, no se hizo esperar. Se abrió así una campaña de defensa del trazado por San Sebastián e Irún, con diversos argumentos. El primero de ellos la idea del carácter antiespañol del proyecto de los Alduides, que serviría principalmente a los intereses extranjeros. Además de insistir en el peligro que suponía para la defensa nacional, el argumento económico fundamental se centraba en el hecho de que si se llevaba a cabo el trazado por los Alduides, el comercio canalizado por el puerto de San Sebastián quedaría desviado por el de Bayona, siendo esta plaza francesa la que se vería favorecida por el tráfico comercial del valle del Ebro.

Es en esa campaña en la que hay que situar la memoria elaborada por Manuel Peironcelly que nos presenta y analiza en este trabajo Carlos Larrinaga, gran conocedor del tema y de la época en la que se inserta, que ya habían sido objeto de algunas de sus investigaciones anteriores. Con un profundo trabajo de archivo y un exhaustivo manejo de fuentes, tanto españolas como francesas –algo que no suele ser tan habitual, pero que son importantes para el caso–, Larrinaga nos ubica perfectamente el debate en su contexto, con una buena descripción y análisis de sus distintas facetas y de sus consecuencias, vitales para San Sebastián en un momento clave para su desarrollo, cuando discutía la construcción de su ensanche y el carácter de su futuro desarrollo económico. Un futuro a caballo entre el comercio o el turismo, en el que el ferrocarril jugaba, en cualquier caso, un papel fundamental e indispensable.

No estamos, por tanto, ante un texto aislado. Como queda dicho el estudio viene a completar otros trabajos suyos anteriores, que prueban el interés de Larrinaga por este tema, que ya aparecía reseñado en su tesis doctoral –su trabajo más elaborado hasta ahora, un profundo y muy meritorio análisis de la actividad económica en San Sebastián elaborado en base a los datos del Registro Mercantil, y que se publicó en 1999 bajo el título *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*–. Otro libro suyo, publicado en 2002, entraba más a fondo en la cuestión, centrándose con precisión en los fundamentos básicos del debate entre los dos proyectos ferroviarios. De ese libro, *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, yo destacaría, además de su explicación sobre las vicisitudes generales por las que atravesó el proyecto y los debates en torno a él,

su perfecta contextualización, abordando las distintas facetas de influencia: la situación del tráfico comercial de la zona, que él conoce muy bien ya que fueron objeto de otra de sus obras anteriores, en un libro publicado en 1998 bajo el título *La Liga Cantábrica y el comercio en el Norte de España a finales del siglo XIX*; las disputas empresariales entre los Péreire y los Rothschild, o la Ley de Ferrocarriles de 1855, entre otras.

Lo que ahora nos propone el autor, en esta nueva publicación, es presentarnos y transcribirnos uno de los documentos más interesantes de todo este debate en torno al proyecto de los Alduides, como es la *Memoria* manuscrita elaborada por el ingeniero Manuel Peironcely. Una memoria de encargo, carente de fecha, pero que pudo haber sido escrita en San Sebastián en 1857 o, como más tardar, principios de 1858, es decir, en los primeros momentos del debate sobre el paso de los Pirineos. Sin duda, entre todos los informes en relación a esos proyectos ferroviarios –de calidad desigual– el de Peironcely es probablemente el más destacable y completo. Se trata de un análisis muy lúcido y con gran cantidad de datos, tanto de tipo económico como técnicos, empresariales, geográficos y estratégicos, alertando sobre las dificultades que entrañaba la realización de la línea Madrid-Bayona por Los Alduides, y apostando claramente por el trazado de Irún, que al fin y al cabo, era el punto de más fácil acceso para atravesar los Pirineos.

El libro de Larrinaga no se limita a esta transcripción –técnicamente muy correcta– que ya de por sí justificaría la publicación, sino que aporta otros méritos. Para empezar una reseña biográfica sobre este ingeniero, que jugó un importante papel en las mejoras de las infraestructuras donostiarras y guipuzcoanas a mediados del siglo XIX, con intervenciones decisivas no sólo en el tema ferroviario, sino también en la construcción o mejora de caminos y puertos. Su trabajo, además, nos permite ver los mecanismos habituales de la política de la Restauración, con el sustantivo peso en las decisiones parlamentarias o de gobierno de las amistades políticas, contactos personales o relaciones directas, incluyendo informes y memorias elaboradas «a la carta», como se deduce de algunas de las críticas que hace Peironcely a los datos aportados por las memorias proAlduides promovidas por los navarros y que él rebate en su texto.

El resultado final es un texto de sumo interés para conocer las vicisitudes y circunstancias de un momento clave para el desarrollo económico, que aporta elementos de gran valor por su cuidada elaboración y por la validez y pulcritud de los datos que contiene, y que Carlos Larrinaga ha sabido rescatar y publicar situándolo en su contexto y en su época, en una edición muy cuidada.

Félix Luengo Teixidor
Universidad del País Vasco