

La estrategia internacional de las empresas ferroviarias españolas durante la segunda mitad del siglo XIX (1850-1914): una aproximación.¹

JAVIER VIDAL OLIVARES
Universidad de Alicante

La construcción y explotación de los ferrocarriles durante el siglo XIX constituyó uno de los puntos fundamentales en la revolución de los transportes en Europa. En la mayor parte de los estudios llevados a cabo sobre las consecuencias de los ferrocarriles para el conjunto de la economía ha predominado un enfoque estrictamente nacional del impacto del nuevo medio de transporte, debido a que las compañías explotadoras y los gobiernos durante el siglo XIX coincidían en su interés por la articulación de un mercado nacional y en la vertebración política de sus respectivos territorios. La dimensión internacional pudo ser marginal al principio en los trazados férreos dentro de los grandes estados europeos², pero a medida que el comercio

¹ Esta comunicación constituye una primera aproximación, dentro del proyecto de investigación de largo plazo que llevo a cabo, sobre la política comercial y tarifaria de las compañías ferroviarias en España. Una versión anterior, con algunas modificaciones, de este trabajo fue presentada en la Reunión preparatoria del XI Congreso Internacional de Historia Económica celebrada en mayo de 1993 en Florencia. Debo resaltar las facilidades que el personal de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de Madrid me dispuso en la recogida de materiales así como mi agradecimiento al Departamento de Análisis Económico de la Universidad de Alicante que financió copias de la documentación utilizada.

² Salvo en los países de menor tamaño en Europa como pudieran ser Holanda, Bélgica, Suiza y Portugal; o en los que los aspectos militares asociados a cambios frecuentes de frontera fueron fundamentales, como en Rumanía. Véase los trabajos de Herman J. de Jong, "Dutch inland transport in the nineteenth

internacional se amplió y las redes ferroviarias se fueron completando -especialmente a partir el último tercio del siglo XIX- el interés por las conexiones supranacionales e intermodales pasó a ser el denominador común de la mayoría de los países.

Esta comunicación trata de aproximarse a dicha dimensión internacional al partir de la consideración del trazado de la red ferroviaria española como una red peninsular que ocupa una situación geográfica decisiva para Portugal en su obligado tránsito por España. También generó obviamente la misma necesidad en este último país ya que debía atravesar Francia para acceder a los mercados del resto de Europa. Este hecho necesariamente tuvo que comportar la coordinación entre la administración de los diferentes países, así como entre el Estado y las compañías, tanto para el diseño de los trazados ferroviarios como para la posterior explotación de la red.

Este conjunto de cuestiones pudo tener repercusiones significativas sobre los demás medios de transporte al cambiar direcciones tradicionales en los intercambios de mercancías y viajeros e imprimir otras nuevas. Resulta indudable que las empresas ferroviarias españolas se centraron más en sus mercados tradicionales del interior peninsular, pero en algunos casos debieron también de valorar los contactos exteriores. Los trabajos disponibles sobre la política de tarifas ferroviarias en España han señalado claramente la primera cuestión pero sobre las estrategias internacionales el vacío historiográfico español

century. A bibliographical review", *Journal of Transport History*, 1 (1992) pp.1-22; Michel Laffut, "Le bilan du rôle des chemins de fer dans le développement de la Belgique du XIXe siècle", *Histoire, Economie et Société*, 1 (1992) pp.81-90; Laurent Tiesot, "Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939)", *Histoire, Economie et Société*, 1 (1992) pp.91-108; Maria Fernanda Alegria, "O caminho de ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e início do século XX", III Coloquio Ibérico de Geografia, Actas, Ponencias y Comunicaciones, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1984, pp.489-500.; D. Turnock, "The Romanian Railway debate: a theme in political Geography", *Journal of Transport History*, September, 1979, pp.105-121.

es evidente³. Sobre este último aspecto debe señalarse que para otros países se ha planteado cómo en muchas ocasiones las compañías intervenían alterando los flujos de mercancías de forma artificial recurriendo a las llamadas "guerras de tarifas" en el comercio exterior³, con lo que la vinculación con sus estrategias internas como empresas podría ser fundamental para su cuenta de resultados.

El objetivo de esta comunicación es, por tanto, tratar de avanzar en la comprensión de las estrategias internacionales de las compañías ferroviarias españolas teniendo en cuenta los intereses del Estado en su política comercial, las relaciones internacionales y el creciente peso de los mercados exteriores a medida que se ampliaba la red ferroviaria española. No todos estos aspectos pueden ser contestados todavía, pero el análisis de algunas de las cuestiones más relevantes de la gestión internacional de las compañías españolas puede arrojar algunos elementos que ayuden a desvelar sus estrategias comerciales exteriores.

Para tratar de contestar a estos puntos nuestra comunicación se inicia con la exposición del desarrollo del trazado de la red de ferrocarriles española y de sus conexiones con Portugal y Francia. Las relaciones internacionales de las principales

³ Gabriel Tortella, Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX, Madrid, Tecnos, 1973. Pedro Tedde de Lorta, "Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)", en M. Artola (dir.), Los ferrocarriles en España. 1844-1943, Vol. II, Madrid, Banco de España, 1978 y "La compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): una empresa de transportes en la España de la Restauración", Investigaciones Económicas, 12 (1980) pp.27-76. A. Gómez Mendoza, Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica, Madrid, Alianza, 1982.

⁴ Como ocurrió en el norte de Italia cuando se abrieron los túneles que atravesaban los Alpes provocando luchas de tarifas entre compañías francesas e italianas para acceder al mercado alemán. Michèle Merger, "Mutations techniques et commerciales des relations ferroviaires entre l'Italie et l'Europe occidentale de 1867 au début du XXe siècle", Revue d'Histoire des chemins de fer, Hors série, n.3 (1992) pp.211-252.

importantes⁴, un tipo diferente de ancho de vía respecto al que existía en la mayor parte de Europa: 1'67 m. Esto vino a constituir un claro obstáculo para la circulación directa internacional entre España y el continente al establecer obligatorios transbordos en las futuras estaciones fronterizas. Al mismo tiempo quedaban indicadas sobre el mapa peninsular las conexiones internacionales que recibían prioridad⁵.

1.a. Las conexiones hispano-portuguesas: cronología

En las fronteras con Portugal la imposición española obligó a la construcción del enlace con Lisboa a través de Badajoz ya que la línea entre Ciudad Real y esta última provincia fronteriza estaba muy adelantada cuando la comisión portuguesa que planificaba su red aprobó esta opción, antes que realizar el enlace por Cáceres siguiendo el curso del río Tajo. Los políticos portugueses terminaron adoptando un criterio internacionalista para el trazado de su red frente a otros que defendían un planteamiento más de carácter nacional⁶. La unión internacional hispano-lusa tuvo lugar en 1866 al quedar

⁴ La ley recogía el sistema de subvención por kilómetro construido y la garantía de interés a las acciones y obligaciones emitidas por las compañías. Fijaba además unas tarifas máximas que serían aprobadas por el gobierno, mientras que se dictaba la exención arancelaria a las importaciones de material ferroviario. Miguel Artola (Ed.), Los ferrocarriles en España. 1844-1943, II volúmenes, Madrid, Banco de España, 1978; Antonio Gómez Mendoza, Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España, Madrid, Espasa Calpe, 1989.

⁵ El desarrollo de la planificación ferroviaria española en Diego Mateo del Peral, "Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)", en Miguel Artola, Op. Cit. Vol.II. El Estado y los ferrocarriles, pp.31-159.

⁶ Estas son conclusiones de María Fernanda Alegria en "Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX y su fracaso con Andalucía", Actas del III Coloquio de Historia de Andalucía. Historia contemporánea, Vol. III, Córdoba, 1985, pp. 83-93. Los mismos argumentos más ampliados se pueden encontrar en la obra de la misma autora titulada A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego, Tesis de Doctoramento, Universidade de Lisboa, 1987, pp.255-274, especialmente.

empresas serán analizadas posteriormente en casi todos los aspectos más relevantes de la gestión tranasnacional: convenios de tarifas; rivalidad en los transportes internacionales; problemas derivados de los tipos de cambio; competencia con otros medios de transporte o enfrentamientos con la Administración por la gestión fiscal de las aduanas. Finalmente, se llevarán a cabo algunas conclusiones encaminadas a resaltar las características básicas del comportamiento comercial de las compañías ferroviarias españolas en sus conexiones internacionales aunque teniendo en cuenta la preminencia del mercado nacional.

1.- El trazado de las líneas ferroviarias españolas y sus conexiones internacionales

Desde los inicios de la planificación de la red ferroviaria española en 1844 esta se concibió de modo radial, tratando de reproducir el mapa de caminos y carreteras que se había desarrollado desde la segunda mitad del siglo XVIII. El objetivo central era, en una y otra red, poner en relación directa la capital -Madrid- con los principales puertos de mar y las fronteras con Portugal y Francia. Para los liberales españoles del siglo XIX prevaleció el interés por articular un mercado nacional que, con el nuevo medio de transporte, profundizara en la especialización interregional, facilitando los flujos de mercancías desde las zonas excedentarias a las deficitarias. Para conseguir rápidamente un elevado nivel de crecimiento económico - la industrialización como objetivo central utilizando la vía del exceso de capacidad- el ferrocarril era indispensable dentro de sus concepciones y por ello en 1855 aprobaron la ley que iba a regular las construcciones y explotaciones ferroviarias, después de una década de discusiones parlamentarias que retrasaron el establecimiento en gran escala del nuevo sistema de transporte.

La ley de 1855 venía a consagrar, entre otras disposiciones

completamente abierto y en explotación el tramo entre Lisboa y Ciudad Real a través de Elvas y Badajoz. El ancho de vía adoptado fue el español, lo cual tenía como mayor beneficio la posibilidad de no necesitar de transbordos entre estaciones. Sin embargo, la plena operatividad de la línea no se alcanzó hasta 1869 cuando quedase completado el trayecto entre Ciudad Real y Madrid, así como las conexiones con la red ferroviaria del Mediterráneo. Hasta comienzos de la década de 1870 no hubo posibilidad de realizar completamente el recorrido entre Lisboa y Madrid a través del ferrocarril⁷.

Hasta 1881 no se abrió el segundo empalme internacional con Portugal, también a través de Extremadura. El motivo central que explica este tendido fue la necesidad de extraer los fosfatos de la provincia española de Cáceres mediante la utilización del puerto de Lisboa. Del lado portugués fue la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses la encargada de construir el ramal por ser la más interesada en el transporte de los minerales españoles:

"Vous savez, Messieurs, l'importance que nous attachons à la construction de la ligne directe de Madrid à Lisbonne par Cáceres. Elle était nécessaire pour développer le trafic international et pour défendre contre toute autre combinaison le transit sur nos lignes et l'exportation par Lisbonne des minerais, phosphates et autres produits de l'Extremadure Espagnole. Notre intérêt voulait que la ligne reliant la frontière à Malpartide, terminus de la ligne du Tage (Madrid-Malpartide) déjà en exploitation, fût dans les mains d'une Société espagnole"

Del lado español se constituyó la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, fusión de anteriores empresas, entre ellas la de Cáceres a la frontera portuguesa. La empresa lusa poseía un convenio con M.C.P en virtud del cual los propietarios de la primera compañía se hacían responsables de las cargas financieras y del pago de dividendos

⁷ Francisco Wais, Historia de los ferrocarriles españoles, Madrid, F.F.E, 1987, pp.152-155.

⁸ Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais. Rapport à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 21 Décembre 1880, Paris, Imprimerie Centrales des Chemins de Fer, 1880, p.2.

7
para la compañía española que mayoritariamente era de capital francés. Además, el convenio contemplaba el intercambio de obligaciones entre las sociedades⁹. El interés de la parte portuguesa por llevar a cabo el enlace internacional rápidamente y poner en marcha la explotación del ferrocarril fue evidente¹⁰. La ligazón entre ambas compañías llegó a ser tan estrecha que, a consecuencia de los graves problemas de gestión económica de M.C.P., la empresa portuguesa tuvo que hacerse cargo de la parte española. Durante cinco años la Compañía Real de los Ferrocarriles portugueses gestionó incluso comercialmente toda la línea, sin solución de continuidad, entre Lisboa y Madrid vía Marvão-Valencia de Alcántara¹¹. Finalizado el convenio, M.C.P. siguió manteniendo un abultado déficit en su explotación que llegó a suponer en 1993 la quiebra parcial de la compañía de la que se recuperaría posteriormente.

Hacia finales de la década de 1880 tuvo lugar la apertura de tres nuevos accesos ferroviarios entre Portugal y España. Entre 1886 y 1887 fue abierto el puente ferroviario sobre el río Miño, frontera natural entre Galicia y el norte luso. La compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo puso sus vías en contacto por Valença con la compañía del Miño e Douro portuguesa, explotada por el Estado. También en 1887 se inauguraba el ferrocarril de Salamanca a la frontera con

⁹ "Modifications aux conventions du 21 juillet 1877 avec la Société des Chemins de Fer de Cáceres a Malpartida de Plasencia et la frontière portugaise. 14 novembre 1880". Ibidem, pp.5-14.

¹⁰ El interés primordial en la construcción vino del banquero español José de Salamanca quien promovió la financiación de la C.R.F.P y estaba también vinculado a M.C.P. Véase María Fernanda Alegria "Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX y su fracaso con Andalucía", *Op. Cit.* p.88. Sobre las inversiones en los ferrocarriles portugueses hay que señalar el artículo de Magda de Avelar Pinheiro "Le rôle de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle", *Histoire, Economie et Société*, 1, 1992, pp.173-184.

¹¹ Contrat pour l'exploitation des lignes de Madrid a Cáceres et au Portugal par la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais, Paris, Imprimerie Centrale des Chemins de Fer, 1885.

1.b. Los enlaces ferroviarios hispano-franceses. La geografía como obstáculo

El entronque ferroviario entre España y Francia se vió afectado por problemas diferentes a los de la conexión con Portugal. El mas importante obstáculo fue la muralla natural que suponía la cadena de los montes Pirineos. Esta cordillera solo permitía, dada la tecnología de mediados del siglo XIX, el tránsito ferroviario a través de la zona de contacto con el mar: por el País Vasco y Cataluña. El área vasca fue la elegida en primer lugar para recibir la apertura de la conexión ferroviaria franco-española. En 1864 quedaban unidas Hendaye e Irún a través de una estación internacional explotada por la compañía del Midi y la Compañía del Norte. La diferencia entre el ancho de vía de la red española y la francesa constituyó un problema añadido al obligar a transbordos innecesarios en mercancías y pasajeros. La unión se había retrasado temporalmente por las pugnas que se desataron entre los concesionarios franceses y los banqueros propietarios de concesiones fronterizas diferentes entre España y Francia.

La relativa celeridad con que se había abierto la línea obedecía al interés estratégico que la conexión tenía para los dos países implicados, si bien el que de uno y otro lado de la frontera las compañías explotadoras tuvieran unos mismos accionistas también contribuyó a ello. En su desarrollo comercial esta línea, así como la de Cerdère-Port-Bou en Cataluña, no fueron lo suficientemente importantes para la C. del Midi que explotaba ambas relaciones ferroviarias fronterizas. C. Bouneau ha explicado que no hubo grandes tráficos en dirección a España y que la empresa francesa no tenía acceso directo al mercado de París ya que para ello debía entregar sus mercancías y pasajeros a la compañía de Orleans. Su situación semejaba un "cul de sac"

¹⁴ Christophe Bouneau, "Chemins de fer et développement regional en France de 1852 a 1937: la contribution de la Compagnie du Midi", *Histoire, économie et société*, 1, 1990,

dos puntos de penetración: el primero por Barca d'Alba que lo unía a la red del Minho e Douro; el segundo por Vilar Formoso que suponía el empalme a la red de la compañía portuguesa de Beira Alta. Los objetivos de esta doble penetración en Portugal habían estado siempre muy claros: buscar la salida de la producción cerealista castellana y del interior portugués hacia el puerto de Oporto; y, también, establecer la comunicación ferroviaria entre Lisboa y la frontera hispano-francesa por Irún, es decir por la vía más corta. Sin duda, el más importante era la conexión transnacional por ferrocarril entre Portugal y Francia a través del territorio español, tema que había preocupado siempre al segundo país en su intento de sustraer a Portugal de la influencia absoluta de los intereses comerciales británicos en el continente europeo¹².

Desde fines del siglo XIX ya no se planeaban nuevas conexiones ferroviarias hispano portuguesas debido a la falta de tráfico que en general se dejó sentir entre las compañías fronterizas. Las relaciones comerciales -con independencia de su intensidad o de su ritmo de crecimiento- entre los mercados hispano-portugueses no acudieron de forma mayoritaria al ferrocarril como medio de transporte. La vía marítima siguió siendo fundamental a pesar de la conexión ferroviaria establecida desde mediados del siglo XIX. En todo caso, y como ha señalado M.F. Alegria, la función de algunas líneas se limitó al comercio de tránsito entre las regiones españolas que todavía no contaban con relación ferroviaria entre sí, como podía ser Galicia y Castilla a través de Salamanca¹³. Después de 1890 la red ferroviaria portuguesa optó claramente por centrarse en la corrientes de tráfico de su propio mercado interior.

¹² Antonio Lopes Vieira, "A política da especulação- uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses", *Análise Social*, Vol. XXIV (101-102), 1988, pp.723-744.

¹³ María Fernanda Alegria, "O caminho de ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e início do século XX", *Op. Cit.* pp.497-498.

Gran parte de la responsabilidad en la existencia de un "débil" tráfico entre España y Francia a través del ferrocarril cabe atribuirlo más a la diferencia del ancho de vía y a la tardía apertura del paso fronterizo de Cerdère-Port-Bou que a unas relaciones comerciales de escaso volumen. También fue determinante la concurrencia de las producciones agrarias españolas en los mercados franceses que intentaron ser contrarrestadas por el propio Midi, debido a "razones de Estado" y a la influencia que los intereses agrícolas del sur de Francia tenían en la propia empresa francesa. Hasta 1878 no estuvo abierta a la explotación la conexión catalana entre el Midi y la compañía de T.B.F, empresa esta última que sería absorbida más tarde por la compañía M.Z.A, la segunda más importante por sus dimensiones de la red española. A los problemas derivados de los transbordos y a la imposibilidad comercial de encauzar las mercancías desde la fachada mediterránea hacia Francia por Irún habría que añadirle la competencia con las líneas marítimas. Estas eran servidas por vapores regulares que venían realizando desde mediados de siglo gran parte de los tráficos de exportación de los productos agrarios, materias primas y pasajeros desde España a Francia y otros mercados centroeuropeos. Incluso con la apertura de las relaciones comerciales ferroviarias a partir de 1878 el comercio exterior español siguió utilizando para determinadas mercancías los transportes marítimos debido a sus ventajas comparativas en los fletes percibidos.

Hasta 1928, con la apertura del ferrocarril transpirenaico de Canfranc, no hubo ninguna otra conexión ferroviaria hispano-francesa. Existieron varias propuestas y peticiones de nuevos accesos ferroviarios por Cataluña y Aragón e incluso se reunía una comisión internacional mixta que estudiaba los nuevos trazados pero no se llegó a ningún resultado práctico. En todo caso, las demandas de empresarios, comerciantes y grupos de presión económicos de ambos lados de la frontera siempre

insistieron en la necesidad de llevar a cabo la construcción de nuevas líneas y de establecer un mismo ancho de vía internacional en los nuevos accesos, además de quejarse de la insuficiencia de servicios y capacidad en que al poco tiempo de su apertura habían quedado las estaciones de Irún y Port-Bou ¹⁵.

Hacia la década de 1880 quedaron establecidos los puntos básicos en torno a los cuales iba a girar el tráfico internacional ferroviario entre España, Portugal y Francia. Los problemas principales iban a plantearse hasta 1914 en torno a las relaciones entre las diferentes empresas explotadoras de uno y otro lado de las fronteras y de los intereses internacionales de los Estados. Como se explicará a continuación las compañías españolas se preocuparon comparativamente de atender más el desarrollo del mercado nacional que el del mercado internacional debido a los problemas existentes para impulsar esos tráficos y también a la política comercial proteccionista que se practicó durante la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX.

2.- Las relaciones comerciales internacionales de las empresas ferroviarias españolas: principales problemas

El espacio económico que una compañía ferroviaria sirve constituye su marco preferencial en la estrategia comercial de atracción y generación de tráficos. Si ese marco es discontinuo por la existencia de fronteras con aduanas y además hay problemas de ancho de vía diferentes, la política comercial a desarrollar también se debió ver afectada. Si a ello se le añade que en el pago de los transportes intervenían diferentes tipos de cambio

¹⁵ Estos planteamientos y quejas se pueden encontrar en las peticiones de las Cámaras de Comercio hispano-francesas que pedían incluso "que les lignes déjà existantes soient pourvues du troisieme rail permettant l'entrée des wagons français en Espagne et notamment et en premier lieu entre Irun et Passages", F.F.E: A.D.M.Z.A, C/84/108, Congrès des Chambres de Commerce françaises et espagnoles de la région frontalière pour l'étude de la question des transports entre l'Espagne et la France (1918) p.2

ambas compañías por igual. Además, se dispuso la existencia de compensaciones entre las dos partes por las descargas de mercancías para realizar los transbordos ya que estos no desaparecían al ser obligatorios en ambas estaciones internacionales¹⁶.

El punto más importante de los que integraban los convenios internacionales fue el de las tarifas. Aunque el problema de las reexpediciones se mantuvo, los acuerdos se cerraron rápidamente en la consecución de tarifas combinadas entre Lisboa y la línea de Badajoz debido al interés de ambas compañías en hacer frente a la competencia de las rutas marítimas. Desde 1880 se concertaron precios especiales entre las compañías del Minho e Douro, Real Portuguesa, Ciudad Real a Badajoz, Madrid a Zaragoza y Alicante, Almansa a Valencia y Tarragona y Francia cuya base era de 0,05 pesetas la Tm/Km. Esta tarifa afectaba a todas las expediciones desde las zonas marítimas portuguesas hasta las áreas mediterráneas españolas. Estos acuerdos no tardaron en ser contestados por otras compañías españolas que tenían conexiones con las fronteras portuguesas. Así, M.C.P se opuso desde 1882 a estos pactos al defender que la menor distancia entre Zaragoza, Madrid, Barcelona y Lisboa por sus líneas la hacía merecedora de atraer los tráficos a través de su red. M.Z.A se negó a aceptar la combinación aunque a instancias de la Real Portuguesa y de la otra gran compañía española de Norte llegó a aceptar un reparto de áreas comerciales para dividirse las rutas del tráfico internacional ferroviario hispano-portugués a fin de defenderse de la competencia marítima. En todo caso estos flujos ferroviarios entre los países ibéricos fueron escasos ¹⁷ insignificantes en los resultados obtenidos....La falta de corrientes de tráfico no ha hecho sentir la necesidad de crear precios directos ¹⁸.

¹⁶ Todas estas estipulaciones en "Contrato para la explotación de la sección internacional comprendida entre las estaciones de Badajoz y Elvas, 1 enero 1874", F.F.E: A.M.Z.A, Leg.431, Sig.166-1

¹⁷ "Tarifas especiales internacionales aplicables al tráfico hispano-portugués", F.F.E: A.D.M.Z.A, C/83/99

entre monedas diversas hay que concluir que las relaciones comerciales entre las empresas ferroviarias internacionales partían en el siglo XIX de una posición de desventaja respecto a los costes de transacción que aquejaban a cualquier otra empresa de transporte.

Los problemas que afectaron a las compañías con líneas fronterizas se vieron incrementados por otras cuestiones - material móvil diferente, coordinación de trenes internacionales de viajeros, entre otros- aunque es necesario distinguir entre las que realizaban su servicios con Portugal y las que los realizaban con Francia.

2.1. Las relaciones comerciales con Portugal

En el caso de las líneas portuguesas, donde no existía el problema del diferente ancho de vía, abrió un precedente el contrato entre C.F.R.P y la compañía española de Badajoz. En virtud de este, y ante la inexistencia de una estación internacional fronteriza, el servicio se haría simultáneamente en Elvas (Portugal) y en Badajoz (España) con material de ambas compañías. Pero el punto más destacado se refería a las tarifas y al tipo de cambio de las monedas. En el primero se partió de la necesidad genérica de soldar las tarifas generales y las especiales de ambas compañías pero mientras esto no se hiciera las estaciones de procedencia solo percibirían por las expediciones en porte pagado la parte correspondiente al recorrido respectivo hasta la frontera. Subsistía por tanto el problema de las tarifas a cobrar dado que los remitentes y consignatarios no encontraban facilidades para la facturación directa internacional al tener que esperar a reexpedir la mercancía desde la frontera para calcular una nueva tarifa. En cuanto al tema de los cambios se adoptó un tipo fijo aunque los servicios de intervención de cada compañía establecerían el cálculo de pérdidas o ganancias en función de las fluctuaciones monetarias de las dos monedas, según las Bolsas de Lisboa y Madrid, para que los beneficios o pérdidas fueran asumidas por

Los pactos entre las grandes compañías españolas para repartirse el mercado nacional e internacional perjudicaron notablemente a la empresa explotadora de la línea de M.C.P e indirectamente a los ferrocarriles portugueses y al puerto de Lisboa. Desde 1892 M.Z.A., Norte y M.C.P habían estipulado en contrato que el ferrocarril de Cáceres no perjudicaría el tráfico combinado con las líneas portuguesas procedente de las otras dos compañías españolas. En 1896 se amplió este acuerdo restringiendo el tráfico internacional en tránsito por el puerto de Lisboa, para favorecer los puertos del mar Cantábrico, sobre todo Santander. M.C.P carecía de libertad de acción en cuanto al tráfico de y con destino a Portugal. Parecía claro que las grandes compañías españolas no estaban en absoluto interesadas en que el puerto de Lisboa compitiera con los puertos españoles que ellas mismas servían. Tampoco estaban dispuestas a que la línea de Cáceres compitiera con las otras conexiones internacionales existentes con Portugal - que ellas también dominaban- por caer dentro de su área comercial y por pertenecer directamente a sus redes. A cambio de estas imposiciones M.Z.A y Norte ofrecieron ciertas concesiones a M.C.P en los recorridos internos españoles que interesaban a sus propias líneas, tal era el caso de las relaciones entre Andalucía, Extremadura, Asturias y Galicia; es decir, una relación transversal dentro del mercado español que no suponía demasiada merma de tráficos para las grandes compañías españolas.

El resultado de estos "acuerdos" fue la anulación casi absoluta del tráfico de tránsito por el puerto de Lisboa hacia España o los mercados españoles aunque este no era un hecho imputable sólo a las restricciones establecidas por las grandes compañías ferroviarias españolas: los gastos de las operaciones portuarias, los certificados consulares y la existencia de dos fronteras elevaban sensiblemente los costes de transporte en detrimento del puerto luso¹⁸.

¹⁸ Ejemplos de costes comparativos entre mercancías transportadas desde varios puertos españoles y desde Lisboa así como los antecedentes de los acuerdos entre las compañías

A comienzos del siglo XX y a consecuencia del descenso del tráfico, la compañía M.C.P trató de denunciar los convenios existentes y de replantearse toda su estrategia comercial de nuevo. En efecto, el flujo de tráficos de importación ferroviaria por vía Lisboa, que había ascendido a 444.470 pesetas en 1900, bajó en 1910 a 275.111; mientras que las compensaciones por desvíos de mercancías en su favor realizadas por las otras dos compañías, que suponían un 4,25% de sus ingresos totales en 1900, habían caído al 2,73% en 1911¹⁹. En esencia, M.C.P. planteó reservarse la libertad absoluta para llevar a cabo su propia tarificación entre Lisboa y Madrid, obligando a las dos grandes compañías españolas a notificar cualquier reducción de precios de transporte entre Madrid y los puertos españoles. También pretendía que el tráfico franco-hispano-portugués circulase por sus vías restando transportes a las otras empresas ferroviarias fronterizas.

La respuesta de M.Z.A. y de Norte fue una rotunda negativa explicándola en las siguientes términos: "...nos ofrece, pues, M.C.P. hacernos la competencia a todos nuestros puertos nacionales por el extranjero de Lisboa, resultando que perjudicáramos los intereses nacionales en beneficio de un puerto extranjero"²⁰. En general se mantenía que si los acuerdos planteados por M.C.P. se llevaran a cabo M.Z.A. y Norte se verían afectadas en tráficos que no estaban dispuestas a perder: "...tendríamos competencia aguda para el tráfico de

españolas se pueden encontrar en "Nota explicativa del proyecto de convenio de tráfico entre la compañía del Norte, de M.Z.A. y de M.C.P. y del Oeste de España", F.F.E: A.D.M.Z.A, C/77/42 (1914)

¹⁹ "Nota confidencial sobre la petición de la compañía de M.C.P. referente a ampliaciones y modificaciones del acuerdo en vigor desde 1896 entre dicha compañía y las de M.Z.A y Norte", F.F.E: A.D.M.Z.A, C/77/42, pág.4.

²⁰ Ibidem, p.7. M.Z.A reconocía que la compañía de Cáceres había vulnerado los acuerdos de 1896 al establecer precios combinados con la Real portuguesa para introducir a precios competitivos mercancías importadas en tránsito desde Inglaterra y Alemania, aunque no había alcanzado un volumen considerable.

comunicaciones franco-hispano-portuguesas, aunque su tráfico más importante se centró siempre en los cereales, harinas y las maderas²⁴. En lo que se refiere a la frontera entre Portugal y Galicia el flujo de mercancías se limitó al ganado ya que las relaciones económicas del área de carácter internacional se servían fundamentalmente de las rutas marítimas como ha puesto de relieve M.F. Alegria²⁵.

A comienzos del siglo XX hubo un claro intento de responder a la competencia de la vía marítima en las relaciones comerciales entre Francia, España y Portugal. Se trataba de mercancías embarcadas en los puertos atlánticos franceses con destino a Portugal y que las compañías de los tres países trataron de desviar a favor del ferrocarril. El establecimiento de tarifas combinadas a partir de 1908-1909 consiguió restar tráficos a las empresas marítimas al proponer nuevas fórmulas de tarificación. Esta últimas se basaron en una reclasificación de las mercancías por series según la cual todas las expediciones serían agrupadas por peso, pagando la tarifa por la clase más cara. La nueva clasificación se limitaba a los productos que habitualmente no se transportaban por vía terrestre con lo cual ello no ocasionaba

²⁴ La apertura de esta línea en 1887 se planteaba para unir de la forma más corta posible Lisboa y Oporto con la frontera hispano francesa. La empresa explotadora gestionó con gran rapidez el establecimiento de tarifas combinadas internacionales, así como servicios regulares de "sleeping cars" entre Portugal, España y Francia. Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal. Memoria relativa a la explotación de la las líneas en el año 1888 y 1889, Salamanca, 1889 y 1890.

²⁵ María Fernanda Alegria, A organização dos transportes..... Op.Cit., p.439. Respecto al tráfico de ganado la propia compañía ferroviaria española se mostraba pesimista por la crisis pecuaria que asolaba a las áreas que servía, a pesar de que había sido el producto básico en los transportes de mercancías internacionales. Véase Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, Memoria de la Junta General ordinaria de ares accionistas de 25 de junio de 1887, Barcelona, imprenta peninsular de Mariol y López, 1887, pp. 8-9. Sobre la crisis de la ganadería gallega Xan Carmona y Leonor de la Puente, "Crisis agraria y vías de evolución ganadera en Galicia y Cantabria", en Ramón Garrabou (ed.), La crisis agraria de fines del siglo XIX, Barcelona, Crítica, 1988, pp.187-211.

importación y exportación y asistid intensa para el tráfico de la Península, lo que es ineludible"²¹. En la misma dirección se respondía a la pretensión de atraer el comercio hispano-portugués sólo por la línea de Cáceres: "Resultado, pues, que M.C.P. reparte el tráfico de Portugal como si fuera suyo y prohíbe que Badajoz pueda traficar por Madrid con todo el Norte y Nordeste, pretensión exagerada e imposible de aceptar, pues vendría a impedir a M.Z.A. de traficar con estaciones de su propia red como lo es Badajoz"²².

La pérdida de tráficos por ferrocarril que se experimentó a finales del siglo XIX por las líneas de Badajoz y Valencia de Alcántara habría que achacarlas a la pérdida paulatina de competencia en el tránsito internacional del puerto de Lisboa hacia España; a la hegemonía de la vía marítima en las relaciones comerciales entre los dos países; a la apertura de otras vías fronterizas y a la acción comercial de las grandes compañías ferroviarias españolas que imponían la dirección que debían seguir los flujos de mercancías hacia los mercados. Estas habían quedado reducidas en la líneas de Cáceres y Badajoz a la exportación desde España de fosfatos, cereales, harina, lana, lino, algodón, carbón, leña y ganado de cerda. Las importaciones de Portugal se centraban en el ganado, maderas, materiales de construcción, metales en bruto y obrados, comestibles y especies²³.

La apertura de los enlaces internacionales de Salamanca y Galicia no supuso grandes incrementos en los aportes de tráficos. El primero sirvió para favorecer la circulación ferroviaria entre las propias regiones españolas, debido a la inexistencia de enlace directo entre ellas hasta 1890, y también para las

²¹ Ibidem, p.8.

²² Ibidem, p.12.

²³ María Fernanda Alegria, "O caminho de ferro e a função de tráfego....", Op.Cit., pp.492-493. La salida de los fosfatos españoles por el puerto de Lisboa declinó después de 1890 tras un alza considerable que llegó a suponer más de 60.000 tm en 1882. Sobre las rutas marítimas españolas véase Jesús M. Valdaliso, Los navieros vascos y la marina mercante en España. 1860-1935. Una historia económica, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública, 1991.

ningún sacrificio a las compañías ferroviarias, y además se impulsarían las expediciones por "vagón completo". La coordinación internacional ferroviaria entre diferentes países no encontró problemas cuando se trataba de colaborar en la lucha intermodal con los transportes europeos de larga distancia pero en todo caso esta se planteaba ya en el siglo XX, cuando las redes ferroviarias continentales habían alcanzado un considerable desarrollo y la competencia era mucho más fácil²⁶.

2.2. Las relaciones comerciales con Francia

Los problemas fundamentales que aquejaron a las relaciones ferroviarias entre las compañías españolas y francesas se manifestaron en torno a tres cuestiones: las diferencias entre las empresas por las fluctuaciones en el tipo de cambio entre la peseta y el franco; los enfrentamientos por la aplicación de las tarifas internacionales de tránsito y de exportación e importación y, finalmente, por las insuficiencias de las estaciones e instalaciones fronterizas que colapsaban el tráfico internacional. Estos tres puntos hay que enmarcarlos en un contexto de progresiva expansión de las relaciones comerciales hispano francesas, sobre todo a partir de la apertura de la conexión ferroviaria por Port-Bou y Cerbère en 1879, que coincidió con un impulso a la exportación a Francia de vinos y frutas desde España²⁷.

²⁶ La propuesta de tarifa internacional hispano-luso-francesa fue acompañada por conversaciones entre las compañías francesas y españolas para hacer circular los primeros vagones de ejes intercambiables, precisamente en estas nuevas relaciones internacionales que se pretendían impulsar con las nuevas tarifas. La propuesta mencionada partió de la compañía Chemins de Fer de Paris a Orléans en julio de 1909. See F.F.E. A.D.M.Z.A, C/82/88.

²⁷ See Javier Vidal Olivares, "L'impact des chemins de fer dans l'économie espagnole: le cas de l'agriculture du pays Valencien, 1850-1914", Histoire, économie et société, 1 (1992) pp.157-172; and Transportes y mercado en el País Valenciano. 1850-1914, Valencia, I.V.E.I, 1992.

La relativa estabilidad monetaria que acompañó a la economía internacional durante la segunda mitad del siglo XIX, hasta los problemas ocasionados por los trastornos vinculados al deterioro de la posición de la moneda española ²⁸, justificaron unos convenios entre las compañías de T.B.F y Midi en los que se establecía un tipo de cambio fijo entre las divisas de los dos países. El franco y la peseta quedaban igualados en su valor considerándose entonces monedas equivalentes²⁹.

La depreciación de la peseta a partir de mediados de la década de 1880, pero muy especialmente tras 1898, cambió los beneficios de TBF por pérdidas en las liquidaciones por las transacciones comerciales internacionales entre las compañías fronterizas. La no modificación de las condiciones del convenio acarrearón serios perjuicios para los exportadores españoles quienes vieron cómo se les cobraba la diferencia del cambio en las tarifas aplicadas en el lado español ya que la empresa ferroviaria española no estaba dispuesta a perder por la merma del cambio debido a la revalorización del franco. Además, tanto MZA como Norte deterioraron las condiciones de los transportes internacionales de exportación al no permitir la expedición de las mercancías en portes pagados mas que hasta la frontera; a partir de aquí debería pagarse el porcentaje de la parte del recorrido francés que resultaba del diferente cambio cuando se

²⁸ La depreciación de la peseta asociada a los problemas ocasionados por el crónico déficit presupuestario español de finales del siglo XIX puede seguirse en la obra de Franciso Comín, *Hacienda y economía en la España contemporánea (1800-1936)*, Vol. I, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1989. Las implicaciones sobre la oferta monetaria española del período en Pablo Martín Aceña, "Déficit público y política monetaria durante la Restauración, 1874-1923", en Pablo Martín Aceña y Leandro Prados de la Escosura (Ed.), *La Nueva Historia Económica en España*, Madrid, Tecnos, 1985, pp.262-284.

²⁹ Artículo 14 de las cláusulas del "Convenio entre T.B.F y la compañía de los ferrocarriles del Mediodía de Francia para la explotación de la línea de unión entre Cerbère y Port-Bou y fijación de la relaciones de servicio para el tráfico entre ambas compañías. 21 junio 1878" F.F.E: A.D.M.Z.A. C/118/58

En definitiva, la falta de previsión de las compañías para establecer un procedimiento para fijar el tipo de cambio entre las monedas que dotara de flexibilidad a las transacciones comerciales internacionales había repercutido en un deterioro de los servicios de transporte y en un encarecimiento de las operaciones de exportación. Hay que poner de relieve que estas últimas estaban alcanzando una importancia fundamental para España y que no sólo se dirigían a Francia pues en muchos casos debían cruzar el territorio de este país para colocar sus mercancías en los mercados del centro de Europa.

Las diferencias que se plantearon entre las compañías ferroviarias españolas y las francesas por el tipo de cambio se vieron mucho más complicadas por el establecimiento de las tarifas internacionales. Las compañías desempeñaron un papel fundamental en el fomento del comercio exterior - exportaciones e importaciones- al imponer unas tarifas de exportación bajas y establecer otras mucho más altas para las importaciones. En el caso de las tarifas de las compañías francesas predominaron las presiones gubernamentales mucho más que los criterios estrictamente empresariales de obtención del máximo beneficio en el establecimiento de determinadas tarifas a aplicar en productos concretos. Así, en la Conferencia de tráfico hispano-francesa de 1910-1911 se intentó negociar una tarifa general que inspirara después el desarrollo concreto de tarifas especiales. El baremo presentado por las compañías francesas aplicable a las tarifas de exportación de Francia con destino a España era inferior al español pero el de importación de España era sensiblemente mayor al de exportación previamente planteado. El baremo presentado por las compañías españolas era igual para ambos sentidos y este era el objetivo que se perseguía en las negociaciones franco-hispanas porque se sabía " que el gobierno francés no las aceptaría a las compañías francesas que las rebajas que hagan para fomentar su exportación las hagan de igual manera en favor de la importación de España"³³. Al final las compañías españolas se tuvieron que

³³ "Informe sobre la tarifa directa P.V. 200 para mercancías en general entre España y Francia, 1911" F.F.E: A.D.M.Z.A. C/82/95

recogiese la expedición en el punto de llegada, tanto si los envíos eran a portes pagados o debidos ³⁰. La protesta de la compañía del Midi fue inmediata por las violaciones de los pactos con las compañías españolas aunque sus intereses no resultaban en realidad dañados y solo respondían a las peticiones de alguno de los transportistas de vinos que importaban grandes cantidades de vinos españoles ³¹. Esta estrategia de MZA-TBF se mantuvo hasta que en la conferencia hispano-francesa de tráfico ferroviario celebrada en 1910 el representante de la compañía española de Norte pidió la conversión total de pesetas a francos en el cobro de todo tipo de transportes con la compañía del Midi enfrentándose a MZA, la cual invocaba que se trataba de acuerdos privados entre compañías y que solo podían modificarse por nuevos convenios entre las empresas ferroviarias fronterizas. El problema de fondo era la creciente rivalidad de las compañías españolas por atraer los tráficos de exportación hacia sus redes así como la diferente estrategia comercial en sus relaciones con la compañía del Midi. A finales de 1912 se llegaba a una coordinación entre las compañías españolas y entre MZA y Midi. El primero de los convenios contemplaba tarifas combinadas por las dos fronteras hispano-francesas mientras que las relaciones entre MZA y Midi para las expediciones internacionales serían siempre a portes debidos siempre que los envíos tuviesen lugar con origen o con destino exclusivamente la red catalana de MZA (la antigua T.B.F), invocándose un antiguo acuerdo de 1892. En las relaciones procedentes de las demás líneas españolas subsistirían los procedimientos habituales de cobro con el recargo del tipo de cambio ³².

³⁰ Todas estas cuestiones se pueden encontrar en el documento titulado "Diferencia de valor de la moneda en su relación con los transportes internacionales. Barcelona, 13 enero 1912", F.F.E: A.D.M.Z.A. C/82/90.

³¹ La empresa francesa era Vinys Reste et Cie. La actitud de la compañía del Midi en "Sobre la aplicación del tipo de cambio a las tarifas franco-españolas" F.F.E: A.D.M.Z.A. C/82/95

³² Ibidem

conformar con reclamar a la compañías francesas que su baremo en el sentido de España a Francia (exportación española) fuese igual al español o al menos mejorado en un 20%, aunque sabían que esta mejora era todavía inferior a la diferencia de menos que existía, en el sentido de Francia a España, en el baremo francés comparado con el español ³⁴.

Los criterios del Estado se imponían por encima de los comerciales que eran los que, en principio, sólo debía perseguir las compañías. Las empresas francesas trataron de adecuar su estrategia de conseguir tráficos, cualquiera que fuera su procedencia o destino en el extranjero, con las pretensiones de su gobierno. Así las compañías siempre trataron de presentar tarifas para la frutas y legumbres españolas de importación relativamente bajas -aunque inaceptables para las compañías españolas- y "para la viabilidad de la tarifa ante el gobierno francés" proponían precios especiales para mercancías en gran velocidad desde París a los principales puntos españoles ³⁵.

El poder de negociación que les confería a las compañías francesas su ubicación geográfica frente a las compañías españolas obligaba a éstas a aceptar determinadas posiciones aunque las españolas utilizaron las necesidades de tráfico de las francesas para mejorar su posición en los convenios. En todo caso la competencia de la vía marítima obligaba en muchas ocasiones a aceptar condiciones poco favorables para las compañías en los transportes ferroviarios internacionales. Por ejemplo, el interés por restar expediciones de naranjas valencianas hasta Alemania por barco determinó la aceptación de las imposiciones de tarifas elevadas por las compañías ferroviarias francesas a las expediciones españolas. Se traba por la parte francesa de

³⁴ Las compañías implicadas eran las españolas Norte y MZA y las francesas Midi, Orleans y París. Lyon a Marsella. See "Informe sobre la tarifa directa P.V. 200 para mercancías en general entre España y Francia, 1911", F.F.E: A.D.M.Z.A. C/82/95

³⁵ "Tarifa de G.V. para transportes de mercancías en G.V. de Francia a España y frutas y legumbres de España a Francia, 1911", F.F.E: A.D.M.Z.A. C/82/95.

aprovechar al máximo las condiciones de una nueva tarifa general muy reducida acordada entre Francia y Alemania y a la que los franceses pensaban asociar comercialmente a España sabedores de la existencia de un flujo exportador de cítricos hacia el centro de Europa ³⁶. En todo caso, la existencia de una importante competencia entre medios de transporte redundó en una mejora de condiciones para los exportadores españoles, a pesar de las "imposiciones" de las compañías francesas, que determinaron un ajuste de costes en las empresas ferroviarias españolas.

El mayor problema que pudo entorpecer las relaciones comerciales ferroviarias entre España y Francia durante la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX fue, más que las diferencias en torno a las tarifas, los transbordos obligados en las estaciones fronterizas. El diferente ancho de vía generó un amplio inventario de problemas en las aduanas ferroviarias. Los retrasos acumulados en los transbordos de mercancías en los períodos de máxima exportación de los vinos españoles o de las naranjas llegaban a alcanzar en la década de 1880 hasta cinco o seis días de duración en la estación de Port-Bou³⁷. A las demoras producidas por el transbordo vagón a vagón cabría sumarle las insuficiencias de las aduanas no sólo en sus instalaciones si no también en la creciente complejidad y celo fiscal que iba alcanzando el tráfico internacional y que obligaba a inspecciones más amplias y detalladas ³⁸. La existencia de compensaciones

³⁶ "Informe sobre tarifas de naranja con destino a Alemania. 1911", F.F.E: A.D.M.Z.A, C/92/95

³⁷ Para el comercio exterior español durante el siglo XIX véase Leandro Prados de la Escosura, Comercio exterior y crecimiento económico en España. 1826-1913: tendencias a largo plazo, Madrid, Banco de España. Para las exportaciones a largo y naranjas por ferrocarril Antonio Gómez Mendoza, Ferrocarriles y cambio económico en España. 1855-1913. Un en foque de Nueva Historia Económica, Madrid, Alianza, 1982 y Juan Piqueras, La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica, Madrid, Ministerio de Agricultura, 1985.

³⁸ Los problemas ocasionados por el crecimiento del tráfico en las fronteras así como la complejidad de las operaciones de transbordo pueden seguirse en "Petición de definitivas de la compañía M.Z.A. a la Dirección General de Aduanas sobre el

entre las empresas ferroviarias fronterizas por paralización de material móvil de ambas compañías no fue suficiente para dinamizar el tráfico en las estaciones. Tanto Cerbère como Port-Bou llegaron a un completo colapso en 1913 cuando el movimiento entre ambas alcanzó los 500 vagones diarios. Los gastos para las compañías y los usuarios obligaron a intervenir a la Administración de los dos países implicados para solucionar los problemas que se planteaban. En todo caso, las relaciones comerciales a través del ferrocarril entre España y Francia se vieron sistemáticamente obstaculizadas por la existencia de una interconexión que impedía el acceso a los mercados en condiciones de rapidez y baratura. El mercado nacional seguía primando sobre los mercados internacionales a pesar de que la realidad económica estaba demostrando lo contrario desde el último tercio del siglo XIX.

Conclusiones

Se puede resumir todo lo que hasta aquí se ha expuesto afirmando que las compañías ferroviarias en España durante el siglo XIX atendieron mucho más a sus intereses comerciales en el mercado nacional español que a los mercados exteriores. Sólo a comienzos del siglo XX, aunque con presentes en la última década del siglo XIX, y debido a la progresiva interconexión con los mercados internacionales, explicable por la dinámica de fuerte crecimiento del comercio internacional, comenzó a dejarse notar una mayor preocupación por los tráficos transnacionales. Hubo, sin embargo, claras diferencias en el caso de las relaciones comerciales a través de la red fronteriza española con Portugal y Francia.

En el primer caso la escasez de flujos mercantiles y no tanto las cuestiones relativas al trazado de la red servicio de la Aduana en la estación de Port-Bou, 1913, F.F.E: A.D.M.Z.A, C/120/89.

internacional, así como la intensa competencia de los transportes marítimos, provocaron un debilidad relativa en los intercambios entre los dos países a través del medio ferroviario. La estrategia comercial de las compañías españolas también influyó poderosamente en la falta de desarrollo de las relaciones al primar la plena utilización de sus redes para servirse de los puertos peninsulares que ellas dominaban. Lisboa y otros embarcaderos portugueses constituían una amenaza directa a sus intereses y las empresas, apoyadas por los sucesivos gobiernos, no estaban dispuestas a dejarse arrebatar tráficos. La política arancelaria española, por su parte, también desempeñó un destacado papel al reforzar el "nacionalismo económico" pues el proteccionismo comercial practicado durante toda la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del XX encontró su mejor aliado en las propias empresas ferroviarias.

Al contrario que en el caso ya mencionado de Portugal, Francia, pese a los obstáculos que representaba el diferente ancho de vía y la existencia de sólo dos conexiones fronterizas, fue concitando un interés comercial creciente para las compañías ferroviarias españolas. Los planteamientos del Estado y sus objetivos de política económica en Francia y España impidieron un mayor y más estrecho contacto entre ambas redes ferroviarias. Así cabe entender las dificultades para establecer tarifas internacionales que favoreciesen a las empresas que explotaban las redes ferroviarias de ambos lados de la frontera y a la economía de los dos países. El planteamiento netamente proteccionista, el celo fiscal de los gobiernos o los problemas del tipo de cambio entre las monedas constituyen buenos ejemplos de las dificultades que aquejaron a las relaciones comerciales ferroviarias entre los dos países y que las empresas se encargaron de transmitir.

La red internacional de ferrocarriles del sur-oeste de Europa se fue articulando con un planteamiento preferentemente nacional y en los inicios del siglo XX todavía tenía, pese a su desarrollo, muchos problemas para irse configurando como una red

transnacional. La existencia, por tanto, de una red de transporte ferroviario conexonada y operativa de dimensiones internacionales no significó por sí misma una mayor intensidad en el uso de las nuevas infraestructuras. Sólo cuando las fuerzas del crecimiento económico moderno pusieran en evidencia la estrechez de los mercados estrictamente nacionales fue el momento en que las redes internacionales de transporte comenzaron a adquirir un mayor protagonismo. Las insuficiencias en el diseño de los trazados y los problemas asociados al excesivo "nacionalismo económico" de las compañías y de los gobiernos quedaron claramente al descubierto al obstaculizar la inserción de los países en la articulación de un mercado internacional. El caso de España puede constituir un ejemplo de esta última situación.

Abreviaturas

A.M.Z.A: Archivo de M.Z.A
A.D.M.Z.A: Archivo de la dirección comercial de M.Z.A
C.R.F.P: Compañía Real de los Ferrocarriles Portugueses.
F.F.E: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid
M.C.P: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal.
T.B.F: Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia.
M.Z.A: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.
C.M: Compagnie du Midi
Norte: Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España