

SUMARIO

INTRODUCCIÓN	9
1. LA ARMONIZACIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE:	
EL PROBLEMA DEL ANCHO DE VÍA	19
1.1. Stephenson contra Brunel. La “Battle of gauges” del Reino Unido	21
1.2. El ancho de vía de los ferrocarriles españoles	29
1.2.1. El Informe Subercase	30
1.2.2. El ancho de vía de seis pies o la unidad de los ferrocarriles ibéricos	34
2. FERROCARRILES DE PAPEL: LOS PRIMEROS PROYECTOS	
DE ENLACES TRANSPIRENAICOS	47
2.1. El impulso local y las comunicaciones transpirenaicas	48
2.2. La legislación ferroviaria española y los primeros estudios técnicos	54
2.2.1. La ley de ampliación ferroviaria: de 1870 y la legislación de 1877	59
2.2.2. La Comisión técnica de 1880	62
3. LA POSICIÓN FRANCESA: LA PREFERENCIA POR	
LOS FERROCARRILES DIRECTOS	65
3.1. El enlace rápido con las colonias: La línea de la Noguera Pallaresa	66
3.2. El directo París-Madrid por territorio navarro	71
4. LA POSICIÓN ESPAÑOLA: LA RELEVANCIA DE LOS	
PROBLEMAS POLÍTICO-ESTRATÉGICOS	79
4.1. El ferrocarril de Canfranc y la política ferroviaria española	79
4.1.1. La ley del Canfranc	80
4.2. El Val d’Aran y los intereses estratégicos de la nación	86
5. EL FRACASO DE LAS NEGOCIACIONES DIPLOMÁTICAS	91
5.1. La Conferencia Internacional de 1885	91
5.1.1. Las líneas de Canfranc y Roncal	92
5.1.2. La línea de la Noguera Pallaresa por los Valles de Aran y Salat	95
5.2. El ferrocarril de Canfranc: Construcción	98
5.3. El ferrocarril de la Noguera Pallaresa: Concesión	102
5.4. La Conferencia internacional de 1893	105

6. DIFICULTADES FINANCIERAS Y SENDAS DIVERGENTES	
EN POLÍTICA EXTERIOR, 1855-1900	109
6.1. Las dificultades de la Hacienda francesa	109
6.2. La crisis cambiaria en España	111
6.3. Política arancelaria y comercio exterior	114
6.4. Política exterior e intereses coloniales	119
7. EL DEFINITIVO ACUERDO EN EL DISEÑO DE LAS	
LÍNEAS PIRENAICAS, 1900-1907	125
7.1. Cambio en la política francesa: El abandono de los ferrocarriles directos	130
7.2. La Conferencia Internacional de 1903-1904	135
7.3. El acercamiento hispano-francés: El contencioso de Marruecos	145
8. LA CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES	
TRANSPIRENAICOS, 1904-1951	149
8.1. La situación de los enlaces en 1904	149
8.2. Del inicio de las obras a la Primera Guerra Mundial (1908-1914)	151
8.3. La incidencia de la Gran Guerra en el desarrollo de las obras	156
8.4. La política de transportes de Primo de Rivera y la conclusión de los transpirenaicos	158
CONCLUSIONES	167
SEPARATA DE MAPAS	171
BIBLIOTECAS Y ARCHIVOS	183
BIBLIOGRAFÍA	185
Fuentes impresas	185
Fuentes manuscritas	212