

# LOS RAMALES DE PROLONGACIÓN DEL CORREDOR FERROVIARIO DE CASTILLA-LA MANCHA AL MEDITERRÁNEO ENTRE 1845 Y 1865: RIVALIDAD EMPRESARIAL Y RIVALIDAD COMERCIAL

**Telesforo M. Hernández**  
*Universidad de Valencia*

La revolución industrial en los países más avanzados de Europa favoreció, sin duda, la extensión de la red de carreteras pavimentadas, propició el uso intensivo de los canales de navegación por vías fluviales y, sobre todo, creó el principal medio de transporte de la época: el ferrocarril. Este último facilitó un mejor y más rápido sistema de intercambio entre los centros de producción y los de consumo. En Inglaterra fue producto del crecimiento económico y de un tráfico de mercancías preexistente. Sin embargo, en Bélgica, primero, y en Francia, después, coadyuvó al crecimiento, auspiciando una demanda de bienes duraderos y de capitales que fortaleció las respectivas economías nacionales con anterioridad a 1850<sup>1</sup>.

En España, el atraso económico en la primera mitad del siglo XIX solía estar asociado a los escasos medios de comunicación existentes en el país. Por regla general, el Gobierno encuentra su explicación en causas ajenas a la economía. Así, una Memoria auspiciada por Torres

Solanot, ministro de la Gobernación, en 1843 expone: *El abandono que por muchos años han permanecido las carreteras generales por efecto de la guerra civil...*, no entrando en consideraciones estructurales de índole industrial que hubiera sido lo más correcto. Pese a ello se reconoce *la penuria del Tesoro* para fomentar las obras públicas y la importancia de reunir *grandes capitales... indispensables para dar a nuestras comunicaciones interiores el impulso que necesitan*<sup>2</sup>. Estos argumentos subyacen, desde luego, en un periodo de desafíos a los cambios que el liberalismo revolucionario pretende, si bien, en la lucha de partidos constitucionales hay puntos en común acerca de las reformas materiales que el país necesita. Una de ellas, la más discutible como es la desamortización de bienes del clero, había propiciado la formación de una burguesía especuladora que pronto iba a dirigir su mirada hacia el ferrocarril no sólo por su potencialidad como medio de transporte moderno, convirtiéndolo en un instrumento del desarrollo, también por apreciar en él la posibi-

1 Gourvish, T.R. (1980), Hartwell, R.M. (1981); Sydney Pollard (1991), p. 162 y Caron, F. (1997).

2 Torres y Solanot, M (1843), pp. 35 y 37.

lidad de realizar un negocio rentable y lucrativo basado en su construcción. La Memoria del ministro, no obstante, se muestra ambigua en la forma de dar paso a la iniciativa privada, toda vez que era con cargo a los presupuestos generales del Estado como se estaban reparando o ejecutando las principales carreteras del país.

## 1 LOS PRECEDENTES: EL PLAN COMBINADO DE CARRETERAS Y CANALES DE 1820

Lo que sí es conveniente aclarar son los precedentes que nos situarían ante la problemática de los itinerarios y de la red de comunicaciones terrestres en España. Ya desde los años del Trienio Liberal (1820-1823) se venía planteando la necesidad de impulsar desde el Gobierno un plan combinado de canales de navegación y de carreteras como un primer paso para forjar una red nacional de comunicaciones interiores que unificará el mercado. El objetivo prefigura lo que más adelante llevarán a cabo los gobiernos moderado y progresista con los ferrocarriles. Es decir, como se indica de forma metafórica en la *Propuesta de Ley que se hace a las Cortes: convertir litoral... todo lo interior*, centralizando, entonces, el tráfico fluvial y terrestre en Madrid. Existía, la convicción de que la Capital era una de las más desabastecidas de Europa. La comisión nombrada por R.D. de 14-6-1820, presidida por Agustín Argüelles, pensaba, no sin cierta ingenuidad desarrollista, de que el mero hecho de cubrir el territorio de canales y de carreteras proporcionaría los inputs necesarios para estimular el comercio y la industria, *nacería la industria propia de las producciones e índole de los naturales*<sup>3</sup>.

Los canales explayados en el plan combinado se basan en la Memoria elaborada por los ingenieros José Agustín de Larramendi, Felipe

Bauzá y Antonio Gutiérrez, entre otros. Así, para unir la Corte al Mediterráneo Occidental, trazan, en primer lugar, un gran canal de navegación, denominado de Mediodía, fundamentado a través de varios cauces fluviales transversales desde el Guadalquivir y el Guadiana, y *continuando el canal de Manzanares al centro de la Mancha*, (sirviendo de enlace el río Júcar) *lo más importante, parece, sería dirigirlo al punto de la costa más cercano, para facilitar la comunicación directa de Madrid con el mar*. Esta cuestión trascendente se volverá a plantear cuando se proyecte la red de ferrocarriles como explicaremos más adelante. Ahora bien, en la Memoria, los técnicos cuestionan la idoneidad de los puertos marítimos en función de su capacidad y estado natural, *el más próximo es Valencia, y sería muy de desear fuese practicable con Alicante por ser el puerto más cómodo y cercano a la capital*.

Respecto a las carreteras, éstas se dividen en generales y transversales. A la primera pertenecen: *la de Valencia por el camino llamado corto o de las Cabrillas; la de Alicante separándose de Valencia cerca de Almansa; la de Murcia y Cartagena*. De las transversales se subrayan tres rutas: *del Puerto de la Cadena, entre Murcia y Cartagena; de Orihuela hacia Alicante y Fuente de la Higuera a buscar la carretera de Valencia, y de esta última ciudad a Zaragoza*. Es decir, de una forma heterogénea y sin un acompañamiento de tipo estadístico o presupuestario se describen los principales puntos de conexión del interior castellano manchego con el litoral Mediterráneo para propiciar intercambios comerciales. El propósito es claro: facilitar la introducción de importaciones de mercancías demandadas por el consumo agrícola o fabril, haciendo entrar en competencia a las carreteras con los canales fluviales a fin de reducir las tarifas del tráfico, excesivamente caras por las tasas aduaneras y los recargos del transporte terrestre. Pero, también se piensa, especialmente, en dar salida a los cereales, pues, *esa ancha Castilla esta ahogándose en sus propios productos*. De

3 Hernández, T.M: (1983), pp. 6-7; Hernández, T.M. y Vidal Olivares, J. (1991), pp. 219-221.

ese modo, dentro de la política proteccionista que practican los liberales del Trienio, se evitaría la salida de numerario para el pago de un artículo de primera necesidad, toda vez que no se alterarían los precios de las áreas de consumo respecto del que tuviera alguno de los pósitos de La Mancha como el de San Clemente<sup>4</sup>. Así pues, paliar el déficit de la balanza comercial y reducir los costes de acarreo de los excedentes agrarios está en la base del proyecto.

Otro aspecto a destacar, en este caso, por parte de la Comisión parlamentaria, es la invocación al *espíritu de asociación*, inspirándose en los progresos económicos de Inglaterra o de Francia. Elogiaban la creatividad de éstos países y admiraban la política del capitalismo industrial a la hora de promover empresas de utilidad pública, sabedores de las diferencias que nos separaban de la Europa Occidental. Pero, en nuestro caso, son conscientes del problema más acuciante: *no se puede desconocer que la escasez de capitales no permite que se pueda contar mucho por ahora con este método de realizarlas*. Evidentemente, la falta de iniciativas societarias en España impedía el relanzamiento del plan combinado de canales y carreteras pues no podía caer todo el peso financiero en manos del Estado. Por esa razón, la Comisión dejó la puerta abierta a una solución mixta, *el gobierno tendrá que proponer a la de las Cortes los medios que juzgue oportunos para emprenderlas, sin que por esto dejen de admitirse las propuestas que hagan los particulares o cuerpos al efecto*<sup>5</sup>.

Estos proyectos, sin embargo, nunca fueron puestos en práctica en su totalidad. El caudal de los ríos no permitía extender los canales por la geografía peninsular y las circunstancias económicas tampoco incitaban a construir carreteras. Además, la reacción absolutista del 1 de septiembre de 1823 abortó cualquier tentativa financiera de captar ahorro o canalizar-

lo hacia la creación de sociedades anónimas. Los empréstitos que, posiblemente, hubieran insuflado liquidez a la economía nacional y al Tesoro quedaron colapsados por la falta de reconocimiento de la deuda extranjera por parte del gobierno absolutista<sup>6</sup>. Con todo, en la Década Ominosa (1823-1833), hubo intentos de promover canales de navegación como el de Tamarite pero sin éxito. Más fortuna tuvieron las carreteras. En 1825, inician las obras en el antiguo *camino de herradura* de las Cabrillas que conectaba Madrid con Valencia por la provincia de Cuenca, si bien iban a durar unos veinte años. Asimismo, en fecha imprecisa, comienzan las del tramo de Almansa a Alicante, acabándolas hacia 1834. Y es, precisamente, en este periodo cuando va calando la idea de instalar caminos de hierro en España, fraguándose algún ensayo societario para promocionar trayectos cortos como en Jerez y en Reus<sup>7</sup>. También, y no debemos pasarlo por alto, cuaja alguna que otra polémica acerca de la viabilidad del nuevo medio de locomoción. Por ejemplo, Gregorio González Azaola, al traducir el tratado *Caminos de hierro* (1831) del ingeniero inglés, Thomas Tredgold, defiende las posibilidades tecnológicas del invento frente a los canales de navegación, citando, entre otras líneas férreas con buenas perspectivas de explotación, la de Valencia al Grao. De adoptarlo: *evitar (ría) cuantiosos gastos en nuestros canales hechos y por hacer o enlazar estos algún día unos con otros con grandes ventajas*. La hipótesis, si embargo fue discutida por Francisco Javier Barra. Este autor, sin descartar las ventajas comparativas de los caminos de hierro en relación a los tradicionales sistemas del transporte, insiste en que antes de autorizar cualquier concesión de línea férrea cabe realizar estudios de mercado y especificar su costo para no errar en la alternativa. Abundando en su argumentación, rechaza las tesis desarrollistas implícitas, fundamentalmente, en el cuerpo de Ingenieros de Caminos, *los*

4 Propuesta de Ley que hace S.M. a las Cortes (1820).

5 Propuesta de Ley que hace S.M. a las Cortes (1820).

6 J.Fontana (1973), pp. 306-307.

7 Hernández, T.M (1975).



*grandes medios de comunicación –dice– no son solos los que hacen florecer la industria; ella cuando está en estado, los exige, los busca, y los crea*<sup>8</sup>.

## 2

### LOS PLANES DE LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA EN SUS INICIOS: LA LÍNEA DEL MEDITERRÁNEO

La navegación interior se descartó, finalmente, cuando su rentabilidad fue objeto de fuertes discrepancias en los ámbitos económicos y de poder, toda vez la escasa disponibilidad topográfica del territorio, salvo excepciones, como el canal de Campos en Castilla o el del Ebro<sup>9</sup>. En sustitución del sistema de transporte fluvial, todas las miradas se vuelcan hacia los caminos de hierro valorados, también, como elementos dinamizadores de la infraestructura viaria<sup>10</sup>. No obstante, se han de sentar las bases para acabar con las trabas que impedían al mercado interior regular la oferta, asimismo reorganizar la Administración en lo concerniente a las obras públicas. Así, con la vuelta de los liberales del exilio varios decretos ponen los cimientos del impulso que ha de tomar la actividad mercantil, unida a los conocimientos técnicos planificadores pre-existentes. En 20 y 29-1-1834, una serie de medidas intentan promover la libertad de circulación de mercancías en todo el territorio español y el 30-4-1835 se crea el Cuerpo de Ingenieros Civiles. Mas adelante, el 17-7-1836, con posterioridad a la desamortización de bienes del clero, se promulga la Ley de expropiación forzosa de la propiedad privada para obras de utilidad pública, ampliando los efectos del nuevo modelo de desarrollo económico y social que ha de generar un bienestar al país. Al mismo tiempo, el poder empieza a prestar una

mayor atención en los presupuestos generales del Estado a las vías de comunicación<sup>11</sup>. Pero las actuaciones gubernamentales requerían de una concepción unitaria del Estado liberal, trasladada al espacio geográfico, como de hecho se hizo durante el Trienio Liberal, convirtiéndose en el fundamento de los itinerarios que se impondrán en los ferrocarriles. La Guerra Carlista (1833-1839), no obstante, no sólo desvió recursos del Tesoro, sino también ralentizó las reformas materiales y los proyectos. Hay que esperar, no obstante, a la llegada de los moderados al Gobierno (1844) para que las cuestiones pendientes vayan madurando, definitivamente, poniendo todo el énfasis ahora en dar un decidido impulso a las infraestructuras terrestres. En ese sentido, se entrelazan dos situaciones: a) la presión de los emprendedores *capitalistas* solicitando concesiones de tramos ferroviarios concretos, aprovechando una coyuntura económica propicia para la inversión de capitales entre 1843 y 1845, y b) la exigencia de sujetarlas a un orden de prioridades en un proyecto de intervención planificadora por parte de la Administración.

Relacionado con el primer punto, las peticiones que más nos interesan subrayar por lo que atañe a la línea del Mediterráneo son la que hace referencia al camino de hierro de Madrid a Aranjuez, otorgada a Pedro Lara (1844) con la intención de prolongarla hasta Alicante por Almansa. Pero transferida, después, a José de Salamanca (7-4-1845), el Gobierno le autorizó a construir sólo el tramo de Aranjuez, pues la no presentación de planos, ni presupuestos que pudieran dar una exactitud de los costes de la inversión de toda la línea, le restó credibilidad para una concesión en toda regla. Igualmente, sucede con la línea de Madrid a Valencia. En este caso es Próspero Volney (12-7-1845), actuando como testaferro de un grupo empresarial anglo-español, el cual ofrece encargarse de la

8 Francisco Javier de Barra (1833).

9 Comin, F., Martín Aceña, P., Muñoz, M., Vidal, J. (1998), pp. 23-27 ; Informe RSAP (1865).

10 El momento de inflexión lo situamos en 1851, cuando el ministro Reynoso planteó que la navegación interior era inviable porque no resolvía la *cuestión de tiempo* ni la *cuestión de dirección* al ser imposible coincidir en el centro de la monarquía las comunicaciones terrestres. *Proyecto de Ley Comprensivo de un nuevo Sistema General* (1851).

11 R.O. circular de 26-1-1850; Santos Madrazo, Vol. I pp. 102-104.

ejecución de cuatro grandes líneas, entre ellas la de Madrid a Valencia, se le admite únicamente ésta, a partir de lo cual se formó un consorcio que dio paso al *Madrid and Valencia Railway Company*. La Junta Directiva (1-12-1845), a tenor del Sistema General de comunicaciones que, como veremos, Subercase propuso, pidió autorización para diseñar un itinerario, siguiendo la ruta hacia Albacete, atravesando el Tajo, pasando por las inmediaciones de Quintanar de La Orden, Mota del Cuervo, La Roda, Corral Rubio y Almansa. Llegado a este punto, pensaba sortear la Meseta descendiendo por el Valle de Mogente, para ir a Játiva, Alcira y Valencia. Era un trayecto que copiaba el trazado de la carretera pero no se ajustaba a plano alguno. Por esa razón, la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) se mostró reacia a aprobarlo, si bien estaba de acuerdo en que *la determinación de los puntos principales de su tramo es tan necesaria que no debería hacerse concesión alguna sin que la presentaran en sus propuestas los que piden autorizaciones; de no tenerse presente esta circunstancia se siguen después dificultades y complicaciones embarazosas para graduar las posibilidades de que se establezcan otras líneas sin que mutuamente se perjudiquen*. Pero le contrariaba la tendencia monopolizadora del consorcio, *los que han obtenido una de estas autorizaciones se creen asistidos de un derecho preferente para oponerse a toda otra línea que creen puede perjudicarles*. El organismo advertía al Gobierno el peligro de cerrar el paso a la competencia de una hipotética línea hacia Alicante, por ello no se pronunció, taxativamente, a favor del itinerario, tan solo indicó *tenerlo presente*. A partir de ese planteamiento cabe entender el rechazo de la Administración a otra oferta, la del asentista de víveres Vicente Bertrán de Lis y Ribes (2-4-1845). Este pretendía promocionar un ferrocarril *desde Valencia por*

*Alcira y Játiva a una legua de Villena; a unirse al camino de hierro proyectado desde Alicante a esta corte*, cuyo coste lo evaluaba en 200 millones de reales<sup>12</sup>. De estos ejemplos se deducen dos cosas: una, la prudencia de la Administración a la hora de elaborar sus dictámenes sobre los ferrocarriles y, otra, el interés de los emprendedores por la Línea del Mediterráneo. Y la coyuntura es propicia porque, asegurada la monarquía constitucional tras la guerra carlista, se están dando los primeros pasos para asentar el capitalismo y con ello la especulación. Como se indica en la Memoria de 1856 de forma retrospectiva: *parecía natural que los capitalistas que durante la guerra habían consagrado sus fondos, con escaso provecho, a suministros y otras operaciones de este género, cambiando el destino que ya no podían darles, los dedicasen a otras especulaciones, que al paso que les reportasen un beneficio, si bien no tan crecido, estuviesen menos sujetas al azar, y fuesen más útiles al país*<sup>13</sup>.

Pero más interesante es la reacción del gobierno. En efecto, ante la avalancha de peticiones, el ministro de la Gobernación Pidal ordenó a una Comisión de Ingenieros, dirigida por Juan Subercase, que preparara un Informe que dio a luz el 2-11-1844 y que ha sido caracterizado, impropiaemente, como *el primer documento español sobre los ferrocarriles*<sup>14</sup>. Lo que sí es cierto, es que, a renglón seguido se dictó la R.O. de 31-12-1844, la primera disposición que aprobó el pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles<sup>15</sup>. Esta última ha sido vituperada y censurada no sólo por los historiadores económicos actuales, también lo fue en el parlamento, concretamente, en las Cortes Constituyentes de 1855 que aprobaron la Ley General de Ferrocarriles. Entre las muchas críticas que recibió destacamos dos: a) Dejaba

12 *Memoria de O.P.* (1856), p. 368; AGA. OP: Caja 34, 163. exp. 6. Debo este expediente a mi colega el profesor Javier Vidal. Bertrán de Lis, sin embargo, obtuvo el 6-5-1845 la concesión del tramo de Sama de Langreo a Gijón y Villaviciosa.

13 *Memoria de O.P.* (1856), p. 26.

14 Mateo del Peral, D. (1978), p. 41. Con anterioridad, el 16-7-1829, José Agustín de Larramendi emitió un *Informe sobre caminos de hierro* que descubrí en los archivos del Ministerio de Obras Públicas cuando guardaba la documentación en sus depósitos. Si bien, no tiene ni la calidad del de Subercase, ni dictaba los criterios a seguir por la Administración respecto a las concesiones. Hernández, T.M. (1975), p. 291.

15 Casares, A (1973), pp. 59-61.



al arbitrio de un ministro que las empresas decidiesen acerca de la dirección o itinerario que ha de emprender un ferrocarril, pues el (artº II, 1º) permitía la presentación de un plan general *a posteriori* describiendo el trazado, coincidiendo, normalmente, con los intereses de los concesionarios, *las líneas más convenientes a su especulación*<sup>16</sup>. Ello posibilitaba a los promotores a cambiar o modificar trayectos acordados

sentó la comisión formada por los ingenieros, Juan Subercase, José de Azas y Jerónimo del Campo, se propone un sistema de comunicaciones por ferrocarril, centralizado en Madrid, el cual se diseñó en función de las peticiones solicitadas y concedidas. La línea del Mediterráneo que cruzaba Castilla-La Mancha por el sureste de la península se configuraba de la siguiente manera:

**Cuadro I.** La línea del Mediterráneo

<b>Tronco principal</b>	<b>Ramal Transversal</b>	<b>Ramales de prolongación</b>
Madrid a Barcelona por Zaragoza	Zaragoza a Valencia	Tarragona a Reus Zaragoza por Sagunto-Tortosa
Madrid a Barcelona por Valencia, Castellón y Tarragona	Alicante a Ciudad Real	Albacete a Murcia y Cartagena Albacete a Almansa y Alicante Silla, Sollana, Sueca y Gandía

*Fuente: T.M. Hernández (1983) p. 28*

de antemano, a la búsqueda, especialmente, de un itinerario conveniente para monopolizador el transporte. Y, c) La interpretación que se da al artº III de la R.O. es a todas luces laxa y propensa a otorgar concesiones a amigos políticos del gobierno. Cuando se alude, por ejemplo, en el párrafo a favorecer: *el suscriptor de la propuesta de caminos de hierro sea sujeto de conocido arraigo y ofrezca garantías que el Gobierno estime suficientes*, esta posibilitando ciertos amaños especulativos en connivencia con los ministros de turno<sup>17</sup>.

Sea como fuere, tomada la decisión de facilitar o acelerar la construcción de los ferrocarriles a través de una empresa particular, sin recibir apoyo alguno del Tesoro, la R.O. de 28-4-1845 quiso arreglar lo que parecía un desatino. Así, se dispone que la Junta Consultiva de Caminos establezca *el sistema general sobre cuyas diferentes líneas se podrán en lo sucesivo admitir propuestas*. En el documento que pre-

Es decir, los ingenieros, en el caso de los ramales de prolongación de la línea del Mediterráneo que comienza en Madrid y continúa por Valencia con destino a Barcelona, se atienen a las concesiones admitidas por el gobierno, pero condicionando el futuro de las conexiones portuarias. Consideran, en efecto, que este corredor ferroviario es de los *más fáciles de ejecutar por lo menos hasta Valencia y Castellón, (aunque) deberá pasar por Albacete y Almansa o cerca de estos pueblos*. Es decir, aplican criterios de abaratamiento de costos en la construcción, integrando en un eje común varios tramos de ferrocarriles y configurando en un triángulo con un punto de conexión en Almansa los tres brazos a Valencia, Alicante y Cartagena. Se sujetan, pues, a unas reglas topográficas sencillas consistentes en ligar los puntos extremos del sistema radial, centrado en Madrid, en un trazado cuasi rectilíneo aprovechando la extensa llanura del territorio de Castilla-la Mancha hasta los confines del

<sup>16</sup> Reynoso, M.M. (1857), p. 55; Casares, A. (1973), p. 471.

<sup>17</sup> Mateo del Peral (1978), I. pp. 134-135.

escalón de la Meseta para desembocar en los tres puertos del Mediterráneo. Ello nos hace recordar el esquema ideado en el plan combinado de canales y de carreteras, expuesto anteriormente. Además, por el diseño se deduce que, en estos momentos, el *tronco principal*, el que monopoliza el tráfico de Castilla-La Mancha, va a terminar o pasar por Valencia para seguir por la costa litoral hacia el norte de la península al encuentro en Cataluña con ramales ferroviarios que conduzcan los productos del pasaje a la frontera francesa. Se convertiría así en la *cabecera de la línea principal*, cuestión esencial para recibir un posible subsidio del Gobierno en un futuro. El trazado, por otro lado, es paralelo a la antigua *carretera real* que desde Almansa atravesaba la Ribera Alta y la Huerta de Valencia, la zona más fértil, desde el punto de vista agrícola, del País Valenciano. La mano de Juan Subercase se adivina en esta resolución, no en balde estaba interesado en la Compañía anglo-española que se había formado al respecto, siendo nombrado Consejero. Y un hecho destacable, el trayecto más corto de Madrid a Valencia que era la línea por Cuenca, solicitado por Felipe Fernández de Castro, integrante del consorcio, apoyado por las instituciones valencianas, fue desechado. Ni siquiera aparece en el sistema de comunicaciones proyectado<sup>18</sup>. Tampoco se aclara dónde han de estar situadas las estaciones que han de canalizar el tráfico de las áreas interiores de la península, aspecto éste que, como veremos, originará muchos quebraderos a los ingenieros de caminos y rivalidad empresarial entre las distintas compañías concesionarias. Cuestión que la DGOP advirtió como hemos adelantado arriba. Los ingenieros intuyen, por otro lado, otra situación insidiosa que dará lugar a la rivalidad comercial, no solamente inter-societaria, también portuaria y provincial. Así lo exponen:

*Más si estas líneas van a terminarse en distintos puertos de la misma costa es evidente que la segunda línea perjudicará a la primera, destruyendo la especie de monopolio sobre la importación y exportación que su presencia estableciera momentáneamente en favor del puerto donde se termina. Pero bien se ve que sería un absurdo privar a un puerto y a todos los pueblos situados en la línea que a él se dirige de los beneficios de un ferrocarril<sup>19</sup>.*

Es decir, sospechan que los puertos de mar van a padecer una competencia basada en los intercambios comerciales que, con mayor o menor ventaja, uno u otro reciban según la distancia entre los mismos. De todos modos, con una balanza comercial deficitaria, propia de un país atrasado como España, las importaciones buscaran los puntos más cercanos a los grandes centros de consumo y las vías ferroviarias que controlen el mercado interior.

Desde luego, el sistema general de comunicaciones por ferrocarril adolece de cálculos económicos y estadísticos sobre la explotación de las líneas. No se valora su utilidad en contraste con las carreteras, teniendo en cuenta que la planificación del sistema ferroviario se fundamentó, sin duda, en la red de carreteras estatales. De ahí que la base del esquema planteado gire alrededor de los portazgos cuyos datos numéricos facilita una orientación para trazar los itinerarios más rentables.

Sí observamos atentamente el cuadro nº 2 podemos advertir que entre 1840 y 1850 hay un notable aumento del tráfico por las cuatro carreteras que desde Madrid van a terminar en el Mediterráneo. Evidentemente, si contemplamos las cifras en números absolutos, los ma-

18 AMV. Lonja. Caja 60. Exp. 19 Felipe Fernández de Castro en carta de 6-5-1845 expone, que el camino de hierro que se podía realizar *con más ventaja es el que desde Madrid a Valencia pasa por dicha provincia de Cuenca y desembocar, tal vez en la Ribera*. Pretende recabar una protección del gobierno, recomendándolo a las autoridades provinciales y a los diputados del Congreso para que presionen al Gobierno, añadiendo que el proyecto desde Madrid a Alicante era irrealizable por los muchos obstáculos que existen en el descenso de la Meseta por Almansa. La propuesta tuvo eco en Valencia y se celebró una reunión entre los diputados de Cuenca, Castellón y Valencia. El anuncio de la concesión a P.Volney del ferrocarril de Madrid a Valencia por Albacete a Almansa y Játiva el 12-7-1845 anulaban las gestiones que iban a realizar.

19 Hernández. T.M. (1983), p. 24.



**Cuadro 2.** Rendimiento de los portazgos, (reales de vellón).

Años	Cabrillas	Indice	M/Bar/Alb	Indice	Alb/Mur/Car	Indice	Alm/Alica	Indice
<b>1840-1845</b>	955.013	100,00	5.095.372	100,00	331.377	100,00	597.619	100,00
<b>1846-1850</b>	1.676.365	175,53	7.054.150	138,44	327.932	98,96	907.717	151,89
<b>1851-1855</b>	3.207.574	191,34	6.073.611	86,10	387.728	118,23	1.199.068	132,10
<b>1857-1860</b>	3.226.523	100,59	6.469.857	106,52	506.284	130,58	1.080.722	90,13

Fuente: Santos Madrazo (1984), Vol. II. pp. 756-759 y J.Vidal (1992), pp. 43, 48 y 50

yores rendimientos se obtienen por la carretera de Madrid a Barcelona por Albacete y Valencia (M/Bar/Alb), cuyo trazado, precisamente, seguirá la línea de ferrocarril que se postula como *cabecera principal*. Pero el porcentaje más alto, un 75%, corresponde a los portazgos situados en las Cabrillas, área caminera reformada que se queda fuera de toda consideración para competir con la locomotora. A continuación, le sigue la carretera de Almansa a Alicante (Alm/Alic). Pero pronto veremos disputar al ferrocarril de este tramo la primacía del de Valencia. Y muy alejada de los restantes, en términos de porcentajes, esta el trayecto de Albacete, Murcia y Cartagena (Alb/Mur/Car). Es decir, los ingenieros plantean la rentabilidad del ferrocarril, vinculando puertos cercanos, como se ha dicho, siguiendo los itinerarios tradicionales sin alterar la dirección de los tráficos por la carretera, dando prioridad, minimizando, los costes de construcción sobre los costes de explotación, y abarcando en un mismo eje de rotación los ramales de prolongación para favorecer la centralidad de la red<sup>20</sup>.

Los años de 1851 a 1860 nos llevarían a plantear la repercusión del ferrocarril de la Línea del Mediterráneo, una vez instalada, sobre los portazgos. También, analizar el polo de "atracción" de las mercancías hacia el medio de comunicación más ventajoso, mermando el tráfico por la carretera; cosa que sucede, especialmente en los portazgos de Almansa a Alicante, pero no entramos de lleno en estas reflexiones,

alejadas ahora de los planteamientos que aquí hacemos<sup>21</sup>.

Los ingenieros, por último, mostraron una actitud de tolerancia con los promotores de ferrocarriles para estimular la inversión de capitales, lo cual podría dar lugar a equívocos en relación a la infracción que estos pudieran cometer a la hora de cumplir con los pliegos generales y particulares de las concesiones. De esa manera puede interpretarse cuando indican de forma concluyente, *ya que no pueden ser costeados por el gobierno, lo que sería muy preferible...la Comisión opina que debe darse toda la libertad posible a la especulación sin perjuicio de sacar en los contratos todo el partido posible en beneficio público*<sup>22</sup>.

### 3 INCERTIDUMBRE SOBRE EL RAMAL PRINCIPAL DE LA LÍNEA DEL MEDITERRÁNEO

Diego Mateo del Peral en su estudio sobre Los orígenes...hizo hincapié, acertadamente, en el daño que supuso la tardanza en aprobar las Cortes una Ley General de Ferrocarriles. En efecto, esa demora hizo que los distintos gabinetes de los moderados no tuvieran claro qué directrices imponer respecto a los itinerarios y, sobre todo, acerca de las formas idóneas de apoyar las iniciativas de los promotores. Desde

20 Cordero, R. y Menéndez, F. (1978), p. 192-193.

21 J. Vidal (1992), p. 52-55; Comin, F., Martín Aceña, P., Muñoz, M., Vidal, J. (1998), p. 8.

22 La antigua signatura del *Informe de Subercase* es AGMOP. Legajo III-4, nº 15322.



luego, a partir de la entrada de Bravo Murillo, primero, como ministro de Obras Públicas, y, después, como ministro de Hacienda y Presidente del Consejo de Ministros, se empiezan a gestar toda una serie de desajustes e indefiniciones que afectaron a la Línea del Mediterráneo<sup>23</sup>. Así, el político extremeño presentó un proyecto de Ley General a fines de 1847 donde se proponía el estudio de cuatro grandes líneas ferroviarias desde Madrid, una de las cuales debía enlazar con uno de los puertos más próximos de la costa del Mediterráneo, designando a Cádiz. Pero no se discutió en Cortes. En enero de 1850, Seijas Lozano, ministro de Obras Públicas, dio un impulso a otro proyecto de Ley que, esta vez, tuvo más eco en el parlamento, pues se formó una Comisión que dictaminó al respecto<sup>24</sup>. En general, hubo consenso en plantear una Línea del Mediterráneo desde Madrid a Cartagena con ramales a Valencia y Alicante<sup>25</sup>. El Consejo de Ministros, presidido por Narváez, participó del mismo parecer. Razones estratégicas de índole militar se imponían para declarar cabecera principal a la ciudad de Cartagena donde radicaba un arsenal de la marina y un parque de artillería; *de no llevarse el ferrocarril a dicho puerto —decía el ministro— nos expondríamos a fatales consecuencias y a la amarga, y a la par que justa, censura de propios y extraños*<sup>26</sup>. La decisión, sumamente política, invertía el orden de los ramales de prolongación que había planteado el Sistema General de Subercase. No obstante, la Comisión recomendó al gobierno que una de los tramos prioritarios era el de Albacete a Almansa, *luego se continuará hasta donde con-*

*venga, vistos los resultados de la experiencia, aunque se inclinó, también, por Cartagena*<sup>27</sup>. Como consecuencia del acuerdo ministerial y parlamentario, se otorgó la concesión del ferrocarril de Aranjuez a Cartagena (520 km.) a Carlos Esteban Ibris, ingeniero francés, pero éste no presentó los avales necesarios para iniciar la construcción y caducó<sup>28</sup>. Topó, además, con los intereses de José de Salamanca, el cual, al regresar de su exilio, recuperó la concesión del ferrocarril de Madrid a Aranjuez<sup>29</sup>. Igualmente, contó con la resistencia de las ciudades perjudicadas. En Alicante y en Valencia, por ejemplo, algunas diatribas en la prensa y presiones de las instituciones locales a las autoridades de la nación ponían en entredicho el dictamen a favor de Cartagena.

El proyecto de Seijas Lozano iba a ir acompañado por la Ley de 20-2-1850, otorgando un interés del 6% al capital invertido durante el tiempo que durasen las obras, y el 1% de amortización hasta la extinción del capital y consiguiente adquisición por el Estado, *en los ferrocarriles que están construyéndose actualmente, o que se construyan en adelante*. Una argucia que venía a tapar el apoyo financiero prestado por el Gobierno al ferrocarril de Langreo a Gijón, el cual por una Ley especial de 12-3-1849 había obtenido idéntico privilegio. Sea como fuere, evidentemente, el incentivo era necesario para la promoción de las empresas ferroviarias. Y a raíz de la Información parlamentaria de 1850 y del subsidio aprobado, se emitió la R.O. de 30-4-1850 declarando: *Debiendo ser*

23 Fue ministro de Obras Públicas dos veces (10/11/1847-31/8/1848) y de Hacienda (20/10/1849-29/11/1850) con Narváez. Repite como Presidente y ministro de Hacienda de nuevo en (14-1851 y 14-12-1852). En Urquijo Goitia, J.R. (2001).

24 Seijas clasificó en dos categorías a los ferrocarriles: de servicio general y de servicio particular. Comin, F., Martín Aceña, P., Muñoz, M., Vidal, J. (1998), p. 52.

25 Mateo del Peral (1978), pp 61-69. Y *Comisión que discute el proyecto de un ferrocarril al Mediterráneo (20-1-1850)*. En el haber económico de Cartagena se manejan, también, las minas de plomo como producto exportable y un *hinterland* murciano rico en producciones agrícolas, tanto o más que Valencia. En contra de Alicante, se esgrime el que su comercio es de tránsito, predominando las importaciones hacia el interior sobre las exportaciones. Se consideraba, pues, un ferrocarril improductivo hasta Albacete. Pero, según el cuadro no 2, sobre el rendimiento de los portazgos, los datos sobre Cartagena no les da la razón.

26 *Diario de Sesiones del Congreso de Diputados*, 10-6-1850.

27 La Comisión insistía en la necesidad de realizar estudios topográficos en la bajada de Almansa antes de tomar cualquier decisión al respecto, decantándose por Cartagena porque, aparte de las razones militares, tenía mejor fondeadero que el puerto de Alicante y, sobre todo, mucha más seguridad que el de Valencia, desprovisto de una buena rada, *inundado por las arenas que arrastra el golfo y que arroja el Turia*. *Diario de Sesiones del Congreso de Diputados*, 10-6-1850.

28 *Memoria de O.P.* (1856), p. 368 El Gobierno estuvo tentado en garantizar la construcción por un capital máximo, calculado en 2 millones de reales por Km. Reynoso, M.M (1857), p 155.

29 López Morell, M.A. (2002), pp 31 y 32.



*el Ferrocarril de Madrid a Aranjuez cabeza de varias líneas del sur de la península y, probablemente de la de Portugal por Extremadura, se declara comprendido en la ley de 20 de febrero último...*"<sup>30</sup> Esta decisión de Seijas Lozano, favorecía a José de Salamanca, propietario del tramo. Además, le catapultaba a convertirse en dueño y señor de las posteriores determinaciones sobre los puntos extremos<sup>31</sup>.

El subsidio de la garantía del 6% de interés al capital invertido en la construcción animó a la promoción de los ramales en Valencia y en Alicante cuya concesión, como hemos explicado, más arriba, había caducado. Desde luego, Próspero Volney optó de nuevo al primero, representando a Rufino García Carrasco, antiguo directivo de la fenecida Compañía anglo-española, que conservaba los derechos sobre los planos de la sección del ferrocarril de Valencia a Játiva. Cuando solicitó el permiso (9-11-1850), hizo hincapié que era *desde el puerto de Valencia hasta la Ciudad de San Felipe de Játiva, con facultad de unir dicha línea con la que vaya en su día desde Madrid al Mediterráneo sea por Cartagena o por Alicante*. Es decir, Volney se plegaba al proyecto de Ley de Seijas Lozano, reconociendo que el ramal valenciano debía estar supeditado a cualquiera de los otros dos, especialmente, al de Cartagena, designado como principal. Por esa razón, la DGOP no tuvo inconveniente en otorgársela (10-12-1850) pues, *es clara la utilidad de dicho ramal para la provincia de Valencia que teme huya de su puerto del Grao la mayor parte de su comercio si se hace la línea de Cartagena, mientras que con el ramal tendrá siempre la misma importancia sin perjudicar notablemente al otro punto*. No obstante, el depósito de garantía, consistente en 600.000 reales, ingresando en el Banco Español de San Fernando un montante de 1,8 millones de reales en títulos del 3%, era propiedad de

José Campo, directivo de la Sociedad Valenciana de Fomento y diputado a Cortes. El avisado banquero perseguía hacía tiempo la idea de promover el ferrocarril junto a las obras del puerto de Valencia. No pudo conseguir el puerto –contratado por N. Carraquiri– y, tras negociar con Volney una compleja transferencia, éste le cedió la concesión. Más tarde, el Ministerio (18-3-1851) la aprobó, autorizándole a construir el ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva<sup>32</sup>.

Pero la Administración no le dio facilidades; debía comenzar las obras sin subsidios del Estado por considerar al ramal *tan solo de interés local*. Esta situación, lejos de amilanar a Campo, le dio alas para ingeniar la forma de proporcionar garantías a la Sociedad ferroviaria recién creada. Por ello introdujo en los estatutos la posibilidad de recibir una hipotética subvención del 6% de interés a los capitales invertidos, adelantando dinero de su propio peculio para las obras. Y, sobre todo, utilizando recursos mobiliarios inéditos en Valencia, pagarés a la orden, obligaciones, etc., en flagrante violación de la Ley de Sociedades Anónimas de 1848<sup>33</sup>. Así pudo empezar la instalación del tendido férreo, expropiando terrenos para una sola vía a partir del puerto del Grao por donde iba a introducir los materiales de la explotación, exentos de tasas aduaneras según la R.O. de 15-12-1851, abaratando de ese modo los costos. Recibió, además, el apoyo propagandístico de la prensa. El *Diario Mercantil de Valencia*, por ejemplo, se puso a su disposición, *sin el camino de hierro el puerto nunca sería lo que con él puede ser y va a ser: el punto preferido del Mediterráneo para carga y descarga, para la exportación e importación del comercio español y extranjero*<sup>34</sup>. Por su parte, la Junta de Comercio desató sus influencias políticas, presionando a los diputados moderados a través de una intensa correspondencia. Convenía a la provincia que

30 Reynoso, M.M. (1857), p. 331.

31 Este dato aporta una explicación a los interrogantes de López Morell (2002), p. 32 pues la concesión de la garantía de interés a Salamanca explica que reiniciara las obras del ferrocarril de Madrid a Aranjuez y las terminara.

32 Hernández, T.M. (1983), pp. 49-53.

33 La Ley (artº 15) no permitía emitir ninguna clase de obligación hasta no efectuar el desembolso, al menos, de una mitad del capital suscrito.

34 *Diario Mercantil de Valencia* (16-1-1851).

mediaran cerca del Gobierno *cuando se planteara la extensión de la línea de Aranjuez hasta uno de los puertos del Mediterráneo... que fuese Valencia la preferida en esta elección*<sup>35</sup>. También excitó la intervención del Gobernador Civil, Francisco Carbonell, y de Juan Subercase, Director general de Obras Públicas. El ingeniero, precisamente, respondió a la Junta: *haré todo el bien que me sea posible por ese hermoso país donde he nacido, donde he pasado toda mi juventud, y en cuya Universidad he hecho los estudios. No obstante matizó, ojalá tuviera yo bastante influencia y representación para poder vencer con más seguridad las preocupaciones e intereses particulares que le hacen sordamente la guerra*<sup>36</sup>.

Entretanto el Gobierno, aprovechando el cambio de ministro en la cartera de Obras Públicas, nombrando a Fermin Arteta (5-4-1851), plasmó en un proyecto de Ley la posibilidad de construir el ferrocarril de Aranjuez a Almansa por cuenta del Estado. Era esta una solución inédita, contemplada como posible desde que el Informe de Subercase emitiera su opinión, aunque la falta de una Ley General cuestionaba una decisión de tal naturaleza<sup>37</sup>. En la Sociedad del Grao de Valencia a Játiva, no obstante, se abrió una puerta a la esperanza. De las tres provincias implicadas en los ramales, era la única que había iniciado las obras del ferrocarril, sólo faltaba un paso más hacia Almansa y con ello se podría aspirar al dominio de la línea si las gestiones de los diputados o del ministro Bertrán de Lis eran capaces de modificar los criterios sobre la línea principal. Pero, en una carta del diputado Javier Paulino hizo hincapié en que no sólo bastaban semejantes maniobras, se necesitaba, también, poder económico provincial y empresarios arriesgados para llevarlo a efecto; *conforme ya el gobierno en extender la línea sin haberse fijado en el punto de su terminación*

*ha influido un ilustre paisano nuestro en que la línea que se haga por cuenta del Gobierno sea hasta Almansa y que desde allí al litoral se vea sí podría concluirse por empresa particular de valencianos o alicantinos, y los que más valor tengan o más dinero serán los más dichosos... si creen Vds. que con solo buenas palabras y súplicas, el Gobierno ha de preferir Valencia se equivocan porque existe una prevención tan arraigada contra la posibilidad de un buen puerto en esta que, por todas partes, hallamos tropiezos*<sup>38</sup>. Con todo, en la trastienda se movía José de Salamanca. El banquero malagueño planteaba propuestas al Gobierno para construir el ferrocarril de Aranjuez a Almansa *por un tanto por legua*, exigiendo a cambio valores de la deuda del 3% de interés, lo cual entraba en contradicción con el tipo de garantía prescrita por la Ley de 1850<sup>39</sup>.

Arteta duró poco en el ministerio, pues dimitió. El nuevo titular de la cartera de Fomento, Mariano Miguel Reynoso (20-10-1851) quiso imprimir un mayor impulso a los ferrocarriles, presentando a las Cortes (6-12-1851) un Proyecto de Ley, el tercero de la era de Bravo Murillo, con la pretensión de incidir en cuatro itinerarios preferentes, haciendo hincapié en la necesidad de profundizar en los estudios técnicos. De entrada concibe un sistema radial de comunicaciones a partir de Madrid con dos trazados concéntricos, uno interior, conectado a los centros productores de Castilla, designando con ello a las líneas de primera clase, y otro exterior donde *nacen las corrientes del movimiento de importación y mueren las del movimiento de exportación*, aludiendo a las de segunda clase, encuadrando en ellas a los ramales. La pretensión de unir los dos mares (Atlántico y Mediterráneo) por el norte y por el sur está en la base del proyecto. Al aludir a las carreteras, sin embargo, no les concede la importancia que

35 AMV. Lonja, Caja 60. Exp. 19. Cartas de la Junta de Comercio, (11-3-/14-3/18-3/1851), a Javier Paulino, Luis Mayans y a Manuel Bertrán de Lis, ministro de Estado. Estos dos últimos miembros, también, de la Sociedad ferroviaria.

36 Carta de Juan Subercase, Madrid (14-3-1851) a la Junta de Comercio. AMV. Lonja, Caja 60. Exp. 19.

37 Mateo del Peral, D. (1978), pp. 70-73; Hernández, T.M.(1983), pp.82-85.

38 Carta de Javier Paulino, Madrid, (14-3-1851) a la Junta de Comercio. AMV. Lonja, Caja 60. Exp. 19. El paisano influyente era Subercase, elevado al puesto de Director General por Fernández Negrete, ministro de Obras Públicas.(14-1/5-4-1851).

39 Hernández, T.M.(1983), p. 83; Carta de Javier Paulino... AMV. Lonja, Caja 60. Exp. 19.



merecen<sup>40</sup>. Obviamente, la construcción del tronco principal de la Línea del Mediterráneo que, según plantea Reynoso, conforma su paso por la Mancha, apuntando con ello al ferrocarril de Aranjuez a Almansa, era prioritaria. Y si era posible por cuenta del Estado. Los ramales a los diferentes puertos quedaban a expensas de las iniciativas privadas y a lo que la *ciencia recomiende*, declarando subsistente, en nuestro caso, la concesión Valencia a Játiva pero sin aclarar si tenía derecho a subsidio alguno<sup>41</sup>.

Pero José Campo, consciente de los apoyos políticos con que contaba en el gabinete de Bravo Murillo, reclamó (5-11-1851) la garantía de interés a los capitales invertidos *mientras duren las obras del ferrocarril de Valencia a Játiva*, pues se encontraba *en circunstancias análogas al de Aranjuez*, el cual disfrutaba, como se dijo más arriba, de dicho privilegio. Obviamente, Subercase como Director General de Obras Públicas prestó su conformidad (6-1-1852), *a pesar de no estar decidido el punto de la costa donde ha de terminarse el ferrocarril*. En efecto, según el ingeniero valenciano, las circunstancias habían variado en relación al tiempo en que se concedió licencia para construir pues dieron comienzo a las obras (26-2-1851) y como tenía que integrarse en su momento en el *tronco principal*, podía declararse a este ferrocarril de *interés general*. Esgrimía, además, otros pormenores positivos de largo alcance: a) no existían graves problemas en el descenso de la meseta por Almansa, -informes técnicos prescribían dos soluciones-, b) el proyecto del puerto de Valencia se hallaba en ciernes, listo para su ejecución y c) el ferrocarril contaba con un gran respaldo de la burguesía comercial. Y concluye sacando a colación: *la importancia suma como terminación primera*

*que ha de ser y la más económica de la gran línea de Madrid al Mediterráneo*. El Consejo de Ministros debatió el asunto en dos plenos. Reynoso era partidario, en principio, de negar la garantía. Pero, las más que probable mediación de Manuel Bertrán de Lis, ministro de la Gobernación, entonces, acabaron convenciéndole, dictando la orden (23-1-1852) de que *no se entienda por esto prejuzgada, ni menos decidida a favor de Valencia la elección de ramal desde Almansa al Mediterráneo*, prescribiendo el auxilio no sólo durante la construcción, también durante los años de explotación<sup>42</sup>. Se hace una interpretación abierta de la Ley de 1850, vulnerando su contenido.

De todas formas, el Gobierno estaba firmemente decidido a que las líneas de primera clase se realizaran o estuvieran a cargo del Estado, bien por administración o mediante contrata. Una R.O. de 8-8-1852 establecía las reglas y prioridades a tal efecto, aunque no se rechazaban otras fórmulas de auxilio. Ajustándose a esos objetivos, Reynoso compró (13-8-1852), previo pago a José de Salamanca de 60,2 millones de reales, el ferrocarril de Madrid a Aranjuez que estaba ya en explotación<sup>43</sup>. Y, con anterioridad a la R.O., sacó a subasta la construcción del ferrocarril de Aranjuez a Almansa (10-12-1851), fijando como tipo la cantidad de 220 millones de reales. Desde luego, a la puja (31-7-1852) del *tronco principal* –tachada de simulacro por los detractores de la política del Gobierno–, se presentaron cuatro postores de los cuales, José de Salamanca y José Campo, eran los más señalados por defender cada uno intereses opuestos vinculados a los ferrocarriles concedidos. Pero la adjudicación, finalmente, fue a parar a manos del empresario malagueño por 190 millones de reales, pagaderos por su valor nominal en accio-

40 Reynoso, M.M. (1851) y (1857), p. 138-139; Mateo del Peral, D., pp. 74-78.

41 Los ramales que propone de la línea de Madrid a Almansa son, Toledo, Cuenca y Ciudad Real. Considera a los de Almansa a Játiva y Alicante de *secundarias e insignificantes*. Reynoso, M.M. (1857), pp. 138-139, y 196.

42 Los plenos se celebraron el 14 y 16-1-1852, respectivamente. Hernández, T.M. (1983), p. 132.

43 Pagaderos la mitad (30 mill.) en acciones de ferrocarriles al 6% de interés, y otra mitad en acciones de carreteras al mismo 6% de interés (ambos títulos en su valor nominal), teniendo en cuenta que Salamanca ya había recibido entre abril de 1851 y agosto de 1852, 11 millones de reales de la garantía a los capitales invertidos por las obras realizadas en el ferrocarril de Madrid a Aranjuez a través de la Ley de 20-2-1850. Reynoso, M.M. (1857) pp. 360 y 362. Una decisión muy duramente criticada por la oposición. Primero, por el senado, publicando unas *Consideraciones* (1853) y, después, por Claudio Moyano (1854).

nes de ferrocarriles al 6% de interés<sup>44</sup>. Esta situación, adversa para Campo, cerrará cualquier eventualidad de convertir en un futuro el ramal de Valencia en *cabecera principal* de la línea al Mediterráneo. Como veremos, la rivalidad entre los dos empresarios no terminaría aquí. Inclusive, se acrecentará a propósito del punto de unión de los ferrocarriles en Almansa. Aún con todo, imitando el ejemplo de Salamanca, José Campo propuso al Gobierno (5-8-1852) que la prolongación del ferrocarril de Játiva a Almansa se hiciera a cargo de los presupuestos del Estado por medio de contrata bajo el sistema de subasta pública. El rematante recibiría obligaciones de ferrocarriles al 6% de interés y 1% de amortización. La envergadura del coste, debido a las obras de fábrica del tramo, y el hecho de que este proyecto *asegura la unión del Océano con el Mediterráneo por medio de la gran vía de Santander a Valencia prometían un glorioso resultado*<sup>45</sup>. El gobierno de Bravo Murillo no aprobó semejante fórmula que hubiera puesto en pie de guerra a las Cortes, causando más heridas en el dividido partido moderado. Sin embargo, amparándose en un Real Decreto de 26-8-1852, se otorgó a Campo la concesión de la línea por el método de empresa, garantizando el capital invertido por la Ley de 1850, pero esta vez sólo durante el tiempo que durasen las obras<sup>46</sup>.

La ciudad de Alicante seguía de cerca los avatares ferroviarios, pues su integración en los planes generales era un hecho, clarividente. Ya lo intentó en 1844, dando impulso al tendido de un camino de hierro, *la situación ventajosa de Alicante, como punto céntrico del litoral mediterráneo de nuestra costa, favorece natural-*

*mente la facilidad de los mejores resultados del proyecto; al mismo tiempo que su bahía tomaría un incremento mercantil, hasta el extremo indudable de colocarse en la clase de puertos de primer orden, pero la Empresa del Ferrocarril de María Cristina no respondió a las expectativas creadas*<sup>47</sup>. Desde entonces, como hemos visto, los distintos gabinetes ministeriales contemplaban al ramal de Alicante en una perspectiva de futuro. Inclusive, sectores de la opinión pública de Madrid, políticos y prensa, eran partidarios de convertirlo en *cabecera* de la Línea del Mediterráneo<sup>48</sup>. Pero los defensores de las conexiones con Cartagena tampoco quedaban al margen de la polémica. Estudios y memorias impresas, alentadas por el Gobierno de Bravo Murillo (15-8-1851), pretendieron demostrar con datos aleatorios que el itinerario de Albacete a Cartagena era el más rentable para el Estado atendiendo a los costes y a los ingresos de la explotación<sup>49</sup>. Sea como fuere, el R.D. de 26-8-1852, mencionado antes, que retocaba la rigidez de la R.O. de 8-8-1852, preparó las condiciones para la formación de una sociedad anónima en Alicante que iba a llevar a cabo el enlace con Albacete<sup>50</sup>. En la Junta Provisional de Gobierno figuraban destacados miembros de la burguesía alicantina, cuyo presidente el marqués de Río Florido, cumplió todos los trámites con el Ministerio de Fomento para obtener la concesión (4-9-1852). Con la garantía de interés en la mano, conforme a la Ley de 1850, se propició la inversión de capitales en Alicante, Madrid y Barcelona para iniciar la construcción. Las obras venían a paliar, por otro lado, las desastrosas consecuencias de una larga sequía que había provocado una crisis agraria de vastas proporciones y que había llevado a los jorna-

44 "Hasta los 192 millones ha luchado el Señor Campo, después de haberse retirado la compañía inglesa". *Diario Mercantil de Valencia*, (3-8-1852). Las acciones de ferrocarriles estaban previstas en el *Proyecto de Ley de Reynoso*, artº 11, (1851). Reynoso, M.M.(1857), pp.149-151, 156-157 y 181; Hernández, T.M. (1983), pp. 83-86 y 104.

45 La cuantía en valor nominal que exige es de 5.092.000 reales por legua si se dirige por Fuente la Higuera y 4.800.000 reales siendo con plano inclinado, con la adicción de 500.000 reales en los túneles y desmontes en la roca.

46 Reynoso, M.M. (1857). Lo autorizó las Cortes, *creyendo ser equitativos* en comparación con otras empresas. pp, 255 y 259.

47 Hernández, T.M. (1983), pp. 14-19; Díaz Martín, P 1998), pp. 349-354.

48 Díaz Martín, P 1998), *Ibidem*.

49 Anónimo (1851); Almazán, J. (1853); Alarcón y Marengo, E. (1853) y Coello, F. (1855). Este autor en la línea de Sagasta que defendió a Cartagena en el debate de 17-4-1855 sobre la Ley General y las subvenciones ferroviarias. *Diario de Sesiones del Congreso*.

50 En el R.D. de 26-8-1852, aparte de otorgar a Campo la concesión aludida, el Gobierno ofreció la garantía de interés a los capitales invertidos durante la construcción de cualquiera de los ramales que fueran a desembocar en el Mediterráneo, previo consentimiento de las Cortes, como se ha dicho.



leros en paro a emigrar a Argelia. No obstante, el terreno ganado por la *Sociedad ferroviaria del Grao de Valencia a Játiva* generó una fuerte rivalidad provincial, manifestada a través de la prensa local y trasladada a los despachos del Ministerio de Fomento. Se trataba de poner énfasis en la bonanza del puerto alicantino frente al desabrigado del valenciano a fin de llamar la atención sobre la dirección ferroviaria conveniente, aquella que debía ser declarada de interés general<sup>51</sup>.

El ferrocarril de Alicante a Almansa estaba presupuestado en 46,5 millones de reales, un 7% menos del capital social representado en la Sociedad que era de 50 millones. Con un poco más de un 25% del capital desembolsado, se inauguraron los trabajos en el Llano del Espartal (29-3-1853), sin realizar la Sociedad el preceptivo depósito de garantía, lo cual obligó a la DGOP a suspenderlos. La intervención de José de Salamanca (12-5-1853) sacó de apuros a la Junta Directiva, entregando 3 millones de reales (valor nominal) de valores en su poder a la Caja General de Depósitos<sup>52</sup>. Pero el avisado negociante tenía su vista puesta en la contrata de obras y en hacerse dueño de la concesión del ramal de prolongación. Y, en efecto, se comprometió con la Sociedad ferroviaria a ejecutarlas, incluyendo el material móvil, por la cantidad presupuestada, a cambio del subsidio que lo garantizaba pero el optimismo con que fue recibido el acuerdo no responde a la realidad de los hechos porque, modificaciones en el proyecto, hicieron subir el coste a 58,6 millones de reales.

Entretanto, un nuevo proyecto de Ley de Ferrocarriles, presentado en las Cortes el 19-11-1853 por Esteban Collantes, ministro de Fomento del Gabinete Sartorius, volvió a poner en entredicho la política adoptada, anteriormente, por Reynoso de imparcialidad hacia cualquiera de los ramales en relación a la dirección prefe-

rente. Así, en la línea del Mediterráneo se decantaba, esta vez, por el trayecto de Madrid a Cartagena, situándola en el sexto lugar entre las líneas de primer orden previstas. Valencia y Alicante pasaban ahora a ser de segundo orden<sup>53</sup>. De todas formas, esta situación no iba alterar gran cosa la política empresarial emprendida por los gestores de las sociedades ferroviarias.

#### 4

#### LA RIVALIDAD EMPRESARIAL: JOSÉ SALAMANCA VERSUS JOSÉ CAMPO

Salamanca y Campo representan a una generación de intrépidos negociantes en la era del capitalismo industrial, si bien, a ellos, estrictamente, se les puede tildar de comerciantes-banqueros o banqueros capitalistas. Tanto uno como otro, su protagonismo empieza cuando la revolución liberal en España ha triunfado y consolidado la monarquía constitucional. No es una casualidad que los dos estén influenciados por el santimonismo práctico en lo concerniente a la utilización que hacen de los avales bancarios y al tipo de garantías que suelen emplear a la hora de estimular sus empresas, pues conocen los adelantos financieros de Francia. De ahí que, en sus constantes combinaciones crediticias, terminen confundiendo los intereses privados con los públicos. Quizá, para algún historiador económico, la forma de actuar de estos personajes sea propia del buscador de rentas, pero, conviene valorar otros aspectos como el atraso económico español que obligó a sacar adelante entidades bancarias o sociedades de crédito para insuflar liquidez a la economía cuando no había modo de espolear la inversión. En relación a José Campo, la etapa que estamos analizando cuadra más su conducta con la del empresario shumpeteriano, imaginativo y creador de riqueza, que con la del típico buscador de rentas, depredador y egoísta, sin empeño al-

51 Díaz Martín, P (1998), p. 354.

52 Entregó treinta carpetas de acciones del *Ferrocarril* de Madrid a Aranjuez y 200.000 reales en acciones de caminos de la emisión de 31-8-1852. AGMOP. Legajo 23. *Expediente del Ferrocarril de Almansa a Alicante*.

53 Mateo del Peral, D. (1978), pp. 80-82.

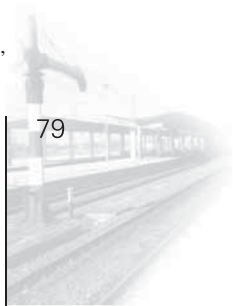
guno por transformar sectores de la actividad mercantil<sup>54</sup>.

No podemos vislumbrar, pues, una enemistad personal entre ambos. La rivalidad empresarial se forja o nace a partir de los intereses provinciales que cada uno representa en los ferrocarriles de Alicante y de Valencia. Proyectados los diseños en un espacio geográfico convergente por decisiones técnicas y políticas, succionan corrientes del tráfico parecidas en lo tocante al comercio exterior e interior, pero el área de la huerta valenciana proporciona unos recursos en forma de excedentes agrarios que permiten potenciar el transporte terrestre con una mayor garantía a la hora de asegurar los ingresos de la explotación ferroviaria. La cuestión estribaba, pues, en cuál de las dos empresas iba a poder monopolizar el tráfico de importación. Existe, por tanto, una rivalidad empresarial producto de la rivalidad comercial que proviene de los respectivos puertos de mar. A la altura de 1854, dos cuestiones van a avivar, precisamente, el enfrentamiento que tiene como trasfondo los argumentos que acabamos de exponer. Por un lado, se pone en cuestión el tipo de auxilios que los ramales de prolongación habían obtenido. Y, por otro, el trazado de las líneas confluyendo en Almansa terminó siendo objeto de disputa y de malos entendidos.

En efecto, a raíz de una reclamación de la *Sociedad del Ferrocarril de Alicante a Almansa* (5-3-1854) al Gobierno de Sartorius mostrándole la necesidad de convertir la garantía de interés al capital invertido, conforme a la Ley de 1850, en una subvención de 15 millones de reales en acciones de ferrocarriles, se agudizaron las tensiones provinciales. El escrito alega a su favor la importancia del ramal, *pone desde luego en inmediata comunicación a la Corte con el Mediterráneo, puede más tarde aproximarnos al Pirineo, abriendo al mismo tiempo el seno de España a las provincias fronterizas del África francesa*, ubicado así, según la Junta

*Directiva, por la sabiduría del Gobierno entre las líneas generales de primer orden. Pero lo más sorprendente es la cita al ramal de Valencia, constatando la discriminación que sufría Alicante porque se señaló un subsidio para cuatro años, en tanto que la primera sección del ferrocarril del Grao era por todo el tiempo de la construcción y aún de la explotación. Además, contiene una velada amenaza, no debe permitirse que los trenes procedentes de la Corte queden detenidos en Almansa, antes de estar concluido el ramal de Alicante.* La petición venía respaldada por cartas de los ayuntamientos de Alicante, Orihuela, Pego, Jijona, etc. En todas ellas insinúan los efectos nocivos de la crisis agraria y los condicionamientos económicos que padecían a la hora de prestar colaboración en la inversión. El propio Gobernador Civil se hizo eco de las quejas, planteando al Gobierno que no podía hacer distinciones en materias tan delicadas dado que los ferrocarriles de Alar a Santander o el de Málaga a Almodóvar fueron atendidos sin problemas. La DGOP valoró los argumentos, positivamente: *en el caso en que se encuentra la construcción de la línea de Madrid a Almansa, indudablemente el Gobierno haría un gran beneficio al país, favoreciendo la pronta terminación de la de este punto a Alicante, pues enlazada esta Corte con el Mediterráneo serían muy considerables los bienes que aquel reportaría, al paso que los productos de la primera línea perteneciente al Estado (Madrid a Almansa) recibirían un aumento que no puede calcularse en este momento.* No costó, pues mucho arrancar al Gobierno un R.D. de 24-3-1854 mandando, en sustitución de la garantía de interés, una subvención alzada por importe de los 15 millones de reales en acciones de ferrocarriles como la empresa solicitó. Es más, por otra R.O. de 5-4-1855, se adelantó una parte de la cantidad, entregando 6 millones de reales en carpetas provisionales que fueron a parar a los bolsillos del constructor José de Salamanca, *para levantar el crédito que le permita terminar las obras.*

54 Tortella, G (1996), pp. 49-60; Torres, E. (1997), pp. 53-83; López Morell, M.A. (2002), pp. 40-42 Y Carreras, A, Tafunell, X, y Torres, E. (2003).



A tenor de estos hechos surgen movimientos de protesta en Valencia por parte de las instituciones locales saliendo en defensa de un escrito de José Campo (11-4-1854) exigiendo un subsidio análogo al de Alicante para el ferrocarril de Játiva a Almansa. Es interesante reproducir su razonamiento: *ambos ferrocarriles tienen que competir para el transporte de ciertos artículos Los productos agrícolas que desde el interior del reino deben dirigirse al puerto del Mediterráneo para ser exportados, los que del extranjero se introduzcan por esta costa para el consumo de la corte, afluirán a aquel de los dos caminos que más facilidad y conveniencias les ofrezcan.* No se equivocó al exponer las consecuencias del dislate cometido por el gabinete Sartorius, lo subraya claramente: *si el Estado favorece una de ellas con un subsidio sin otorgar igual auxilio a la otra, las condiciones para la competencia cambian radicalmente, la línea favorecida podrá rebajar las tarifas y absorberá gran parte del transporte.* La Junta de Comercio se tomó en serio el asunto y por conducto del Gobernador Civil (22-4-1854) envió a un comisionado a Madrid, Fausto Miranda, a entrevistarse con Esteban Collantes, ministro de Fomento. Pero no dio un resultado satisfactorio, pues *el gobierno no se conformaba con el otorgamiento de la gracia a dicho concesionario (Campo), porque no podía hacerlo favoreciendo el interés de un particular.* El ministerio, sin embargo, puso dos condiciones: traspasar la concesión del ramal de Almansa a la Sociedad del Grao de Valencia a Játiva y un compromiso de acabar las obras en un tiempo definido<sup>55</sup>. Campo, empujado por las circunstancias, cumplió con el primer requisito, puntualizando en una cláusula, que el traspaso no tendría efecto si el Gobierno no cedía a sus pretensiones. Respecto al segundo, tenía que resolver la cuestión del trazado, eligiendo una de las dos soluciones o por el Valle de Albaida o por el de Montesa, para poder apalabrar una fecha de entrega del ferrocarril construido.

La revolución de julio de 1854 produjo un vuelco a la situación. Las circunstancias aconsejaban revisar toda la política ferroviaria de los gabinetes anteriores. Así, el gobierno de Espartero puso todo el empeño para censurar las contratas con Salamanca. Decretó, primero, suspender la subvención de 15 millones de reales, concedidas por el Gobierno Sartorius al ferrocarril de Alicante, reclamándole los 6 millones anticipados. Y, segundo, presentó un proyecto de Ley (13-12-1854), obligando al empresario malagueño a devolver los 60,2 millones de reales del abono que se le hizo en acciones de ferrocarriles y carreteras por la compra del ferrocarril de Madrid a Aranjuez; y 111,5 millones de reales, igualmente, a cuenta de las obras hechas en la línea de Almansa, lo que hace un total de 171,7 millones de reales, fijándole un plazo de siete anualidades (1857 a 1863) para reintegrarlos. Respecto al tronco principal de la línea, el preámbulo del Proyecto de Ley decía: *El Estado ha invertido ya un capital crecidísimo en el camino de Almansa; el camino puede terminarse muy pronto, por lo menos hasta Albacete.* Por la urgencia en acabar las obras y por entender que han de estar las dos líneas bajo una sola empresa, el Gobierno decide, finalmente, que reviertan a su primitivo concesionario y constructor. Salamanca aceptó las condiciones que fueron elevadas al rango de Ley (9-3-1854), auxiliándole con un subsidio de 78,3 millones de reales,-15 por el Madrid a Aranjuez y 63,3 por el Aranjuez Almansa-. No se le descontaron los intereses percibidos por el disfrute de la garantía de la Ley de 1850 y de las acciones de ferrocarriles y carreteras de 13-8-1852 cuyo importe total ascendía a 42,8 millones de reales<sup>56</sup>. En lo que coincidimos con Artola es que, posiblemente, las dificultades que halló Salamanca le forzaron a traspasar el ferrocarril de Madrid a Almansa, junto al de Alicante, al grupo francés del *Grand Central*<sup>57</sup>.

55 AMV. Lonja, caja 60. Exp. 19. *Extracto del acta de la Junta de Comercio de Valencia*, 19-6-1854.

56 Reynoso (1857), pp. 314-316, 378, 387-389, 415-418. Artola (1978). P. 348 Este autor indica que del subsidio se le descontaba un 80% de intereses por la deuda que asumía frente al Estado, con lo cual Salamanca recibe 16,5 millones de reales.

57 Artola (1978), p. 348; Hernández, T.M. (1983), pp.106 y 477-480; López Morell, M.A. (2005) pp. 155-162.



Con todo, en el dictamen que manejó la Comisión del Congreso (5-3-1855) acerca de la fusión de las dos concesiones en una sola, se propuso cercenar a las secciones de Alicante y Játiva la sección de Almansa a Venta de La Encina (14 km.), adjudicándosela en propiedad al Ferrocarril de Madrid a Almansa. Era un intento de zanjar una situación embarazosa, iniciada por la empresa de Játiva cuando ordenó a los operarios la explanación y desmonte para las vías en Venta de la Encina, invadiendo terrenos expropiados por la línea de Alicante y cruzándose con ella por varios puntos (16-5-1854). La denuncia de la empresa de Alicante hizo que un ingeniero inspector, precisamente, visitara la zona, exponiendo: *Los dos trazados parten de un mismo lado de la población de Almansa, de puntos muy próximos entre si pues naturalmente han de estarlo a la estación extrema de la línea a esa Corte; marchan a buscar la estrecha garganta que forman en el sitio del ventorrillo las lomas de los Prisioneros y cerro de las Ánimas, punto preciso de paso para ambos, y siguen casi unidos hasta cerca de la Venta de La Encina donde de una vez se separan en sus respectivas direcciones.* Esta coincidencia que daba pie a graves interferencias entre los operarios con posibles altercados entre ellos tuvo su origen en la forma de presentar los planos por separado, una y otra empresa, sin que la DGOP unificara los criterios del entronque entre los dos ramales. Pero el ingeniero añadía, *la rivalidad de las empresas no ha permitido a estas entenderse y hacerlo presente.*

Desde luego, el dictamen era, ciertamente perjudicial, para el ramal valenciano. Por esa razón se alzaron voces de rechazo, la más sonada parte de la Diputación Provincial. En un *Manifiesto a las Cortes Constituyentes* (22-2-1855) reproduce argumentos conocidos, expuestos desde el punto de vista del mercado interior, arremetiendo esta vez contra José de Salamanca

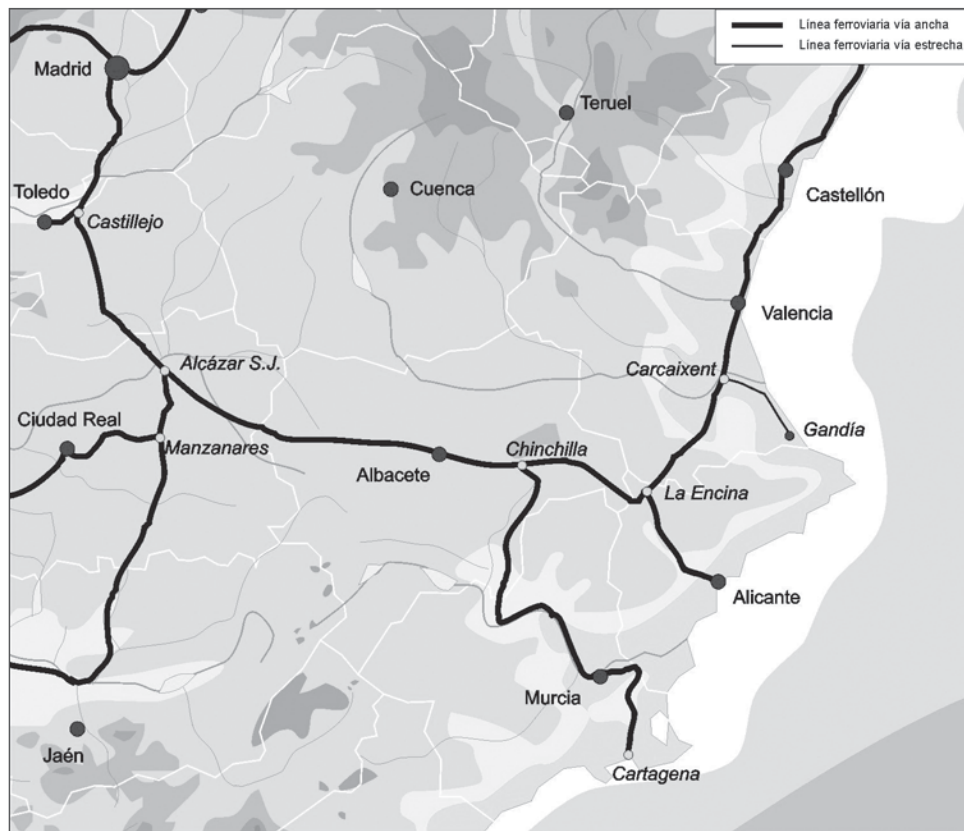
sin nombrarlo, *¿Qué sería un camino de hierro arrancado del Grao y terminando en Venta de la Encina, esto es un desierto? Y transformada Almansa en vasto almacén de géneros y mercancías de varias provincias y siendo el concesionario de la línea de Madrid hasta la Encina el que tiene principalísimo interés en la línea de Alicante ¿a cuál de los puertos, al de esta provincia o al de Valencia, serían transportados...?. Fácilmente lo comprenderán las Cortes.* Las intensas negociaciones, por otro lado, mantenidas entre los diputados del Congreso de una y otra provincia y con el Gobierno hicieron que se retirara el párrafo relativo al trozo del ferrocarril de Almansa a Venta de la Encina<sup>58</sup>. La ley de 13-5-1855, declarando subsistentes los ferrocarriles de Almansa a Alicante y el de Almansa a Játiva, aparte de determinarles una subvención de 17,8 y 20,9 millones de reales, respectivamente, en acciones de ferrocarriles, prescribe un reparto equitativo del gasto de la construcción en el trayecto a Venta la Encina, *harán las dos empresas una sola vía con la explanación suficiente para dos.* Pero la Ley no dijo nada respecto a la forma de evitar el trasbordo de mercancías de unos convoyes a otros, *cada empresa colocará en esta explanación una de las dos vías con sus correspondientes apartaderos y demás condiciones necesarias para que el servicio pueda hacerse con absoluta independencia una de otra*<sup>59</sup>. Estas disposiciones, no obstante, requerían un acercamiento de posturas entre Salamanca y José Campo, pues, además, la DGOP por su parte ordenó que la empresa de Alicante aprovechara las obras realizadas por la de Valencia en los puntos de cruzamiento. Ello exigió a Salamanca pagar un precio o valor de tasación de las mismas. Así, en efecto, un convenio entre ambos, del cual tenemos una información sesgada, acordó que a cargo de la empresa de Valencia se ejecutara el trayecto de Venta la Encina, ateniéndose a los planos y modificaciones propuestos<sup>60</sup>. En ese

58 AMV. Lonja, caja 60. Exp. 19 Gaspar Dotres desde Madrid (6-3-1855) dijo, *nos presentamos a la Comisión del Congreso haciéndole ver los graves perjuicios que de adoptarse se originarían a la provincia.*

59 La Memoria de A.V.T. de 28-3-1863, subraya que *hay que evitar el trasbordo de mercancías en Almansa que tantos perjuicios ocasiona al público y a las empresas.* G.C.H (21-6-1862).

60 Coello, F. (1855), p. 101. AGMOP. *Expediente del ferrocarril de Almansa a Alicante.*



**Mapa 1.** Red Ferroviaria en el Levante español, año 1870

*Cartografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Programa de Historia Ferroviaria*

contexto conciliador, no exento de tensiones entre las dos empresas por las tarifas diferenciales, se fraguó el compromiso de obviar los trasbordos, construyendo un nuevo empalme en Venta de la Encina en 1864, estableciendo un servicio de trenes directos entre Valencia y Alicante y combinados entre Madrid y Valencia<sup>61</sup>.

Desde luego, el subsidio concedido al ramal de Almansa a Játiva y la modificación del trazado en Venta de la Encina le hicieron recapacitar a Campo, posiblemente, sobre cuál era la mejor solución para afrontar el descenso de la Meseta. Planteado, en principio por el Valle de Albaida, en un intento de aproximación a los centros de producción de textiles de la zona de Alcoy, terminó, decantándose por llevar las obras de explanación por el Valle de Mogente. Acortaba la distancia con Almansa en 18 km.

y reducía el presupuesto en 14,4 millones de reales. Además, se ajustaba a las condiciones indispensables que exigía el Gobierno para conceder la subvención, calculada sobre la tercera parte del presupuesto. Los accionistas y las instituciones locales le apoyaban, pues, como argumentaba la Junta de Comercio (17-7-1855): *poner en comunicación rápida la corte de España con un puerto del Mediterráneo constituye la esencia del negocio, y las consideraciones relativas a la dirección de la vía deben subordinarse a este punto de vista como el que encierra el mayor interés*. Pero en el bando contrario se situaron las poblaciones que se vieron desposeídas del transporte ferroviario. Un escrito del ayuntamiento de Albaida (18-3-1855) dio a entender que los motivos eran ajenos al trazado de la línea. Y el de Onteniente (18-3-1855) apuntaba al poderío

61 *Memoria de A.V.T.* 15-3-1864. *G.C.H.* 15-4-1864.

de Salamanca, *la misma mano...influye ahora para alejar de esta línea a muchos pueblos.... para que aumentasen con su movimiento la de Alicante*. De nada sirvieron las quejas. En un largo debate parlamentario en las Cortes (20-2-1856), los defensores del trazado por el Valle de Mogente se impusieron, aprobando el dictamen de la Comisión, dando paso a la correspondiente Ley de ejecución (13-3-1856).

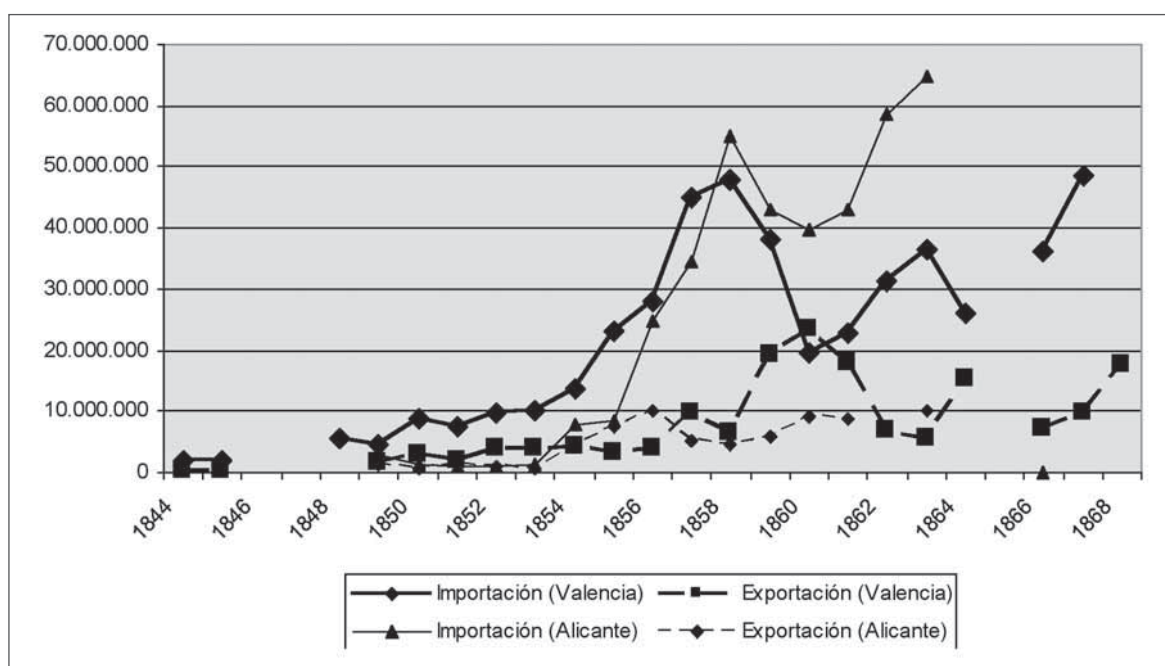
En definitiva, el centralismo de la red ferroviaria, inherente en la Línea del Mediterráneo, se consagró en la Ley General de Ferrocarriles (3-6-1855) declarando a este corredor, emplazado en Castilla-La Mancha, de servicio general y clasificándolo de primer orden, inclusive los ramales de prolongación. Pero sólo en apariencia porque en la práctica la *cabecera principal* radicó en el ramal de Alicante por ser el menos distante de Madrid, y al que se unirá Cartagena. Una misma Compañía, la M.Z.A. (27-9-1856), lo fortaleció al controlar las corrientes del tráfico portuario y las del mercado interior, arrinconando al ramal de Valencia.

Las consecuencias negativas de ese dominio para el comercio de tránsito por la provincia de Valencia se notarán a medio plazo como veremos a continuación.

## 5 LA RIVALIDAD COMERCIAL: TRÁFICO PORTUARIO Y TRANSPORTE POR FERROCARRIL

Los datos estadísticos que ofrecemos, reflejados en los siguientes gráficos, son elocuentes para entrever la rivalidad comercial y empresarial. Dos fuentes nos han permitido el análisis: a) Los *Rapport et mémoire commercial* del consulado de Francia en Valencia y Alicante, y b) las *Memorias* de las Compañías M.Z.A. y A.V.T. El periodo elegido, 1844-1868, no ha sido al azar. Coincide con los proyectos, siempre fallidos, de planificación de la red ferroviaria, asimismo el comienzo de la construcción y explotación de la Línea del Mediterráneo.

**Gráfico 1.** Importación y exportación por los puertos de Valencia y Alicante (en francos)



Fuente: *Rapport et mémoire commercial*. MAE. AD. Consulat de France.

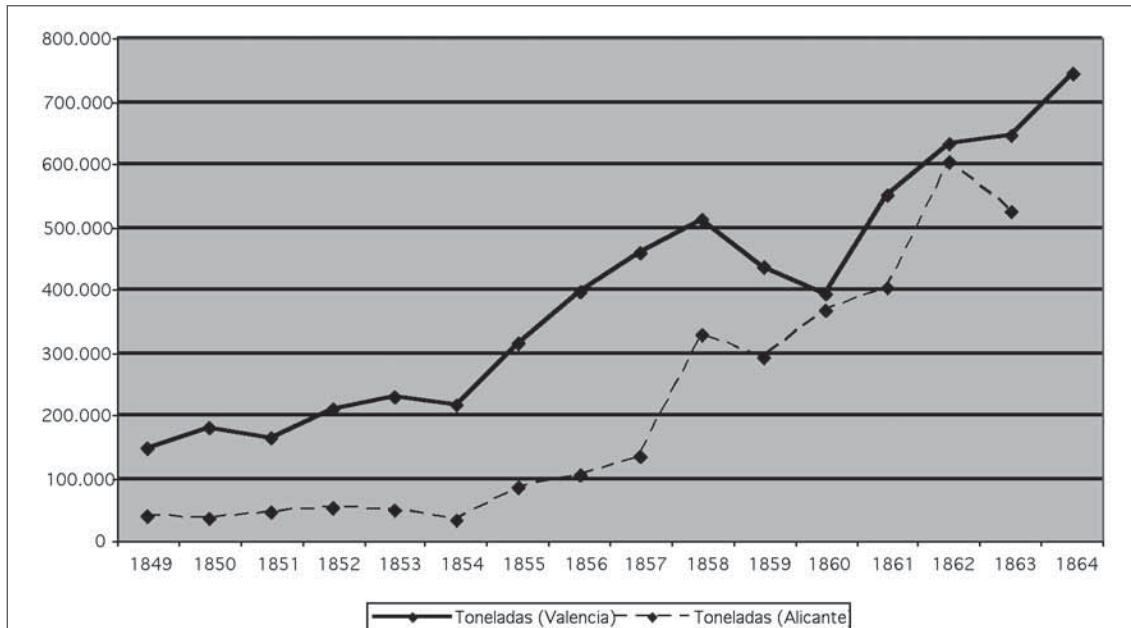
En primer lugar, en el Gráfico 1 se comparan los valores de las mercancías importadas por los puertos de Valencia y Alicante, y diferenciamos tres periodos: a) 1844-1852, lento aumento de las entradas por Valencia y estancamiento en Alicante; b) 1853-1857 remontada por el de Valencia, superando al de Alicante. Son los años de apertura de las secciones del ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva (1854) y de Almansa (1859), las mercancías de tránsito, géneros textiles, maquinaria, etc., buscan la comodidad del nuevo transporte hacia el mercado interior; c) 1858-1868, se impone una coyuntura opuesta a las dos anteriores. El comercio por el puerto de Alicante rebasa al de Valencia, distanciándose inclusive de forma un tanto alarmante. Ahora el comercio de tránsito encuentra mejores condiciones para viajar al mercado interior por la ruta que ofrece la Compañía M.Z.A. a partir de la inauguración de la estación de Alicante en 1858. Respecto a las causas de semejante cambio el cónsul francés alega dos razones, un aviso de cólera en 1859 que alejó, momentáneamente, a los navíos del Grao de Valencia y, sobre todo, la implantación de las *tarifas diferenciales* por parte de la M.Z.A., gravando en el empalme de Venta de La Encina las mercancías procedentes del ramal valenciano, *et ses consequences se feront malheureusement sentir aussi long temps qu'elles subsistira*. El cónsul añade otro factor indirecto que refuerza los intentos de monopolizar el tráfico por parte de la M.Z.A., una subvención a la Compañía de vapores Mensajerías Imperiales para realizar viajes de Marsella a Alicante con escala en Barcelona con el propósito de atraer el tráfico hacia el puerto alicantino y desviarlo del de Valencia. En 1861 será reemplazada por la Compañía López. Todo ello provocó, pues, una segregación de las importaciones y su concentración en el puerto de Alicante al ofrecer más seguridad y un transporte por ferrocarril que acortaba la distancia con el interior peninsular. Hay que tener en cuenta que en los

datos del cónsul, facilitados por las respectivas aduanas, el valor del material ferroviario no se computa al estar exento de la tarifa fiscal con lo cual la evolución del importe real de la serie es mucho mayor.

El movimiento de exportación, formado por frutos naturales del país, licores y sedas, el comercio por el puerto de Valencia, salvo 1855 y 1856, supera siempre al de Alicante que muestra síntomas de estancamiento, a pesar de los plomos, esparto y azafrán de sus remesas. En los años indicados, la crisis sericícola y agraria afectó en más de dos millones de francos la balanza de pagos y generó desempleo de operarios de la seda en los talleres de Valencia. El siguiente gráfico nº 2 aporta otra perspectiva:

Siguiendo el marchamo del progreso comercial que conlleva la explotación de los ferrocarriles en el País Valenciano, en el gráfico nº 2 no se manifiesta tanto los contrastes entre uno y otro puerto. El tonelaje de las mercancías en su conjunto, uniendo las importaciones y exportaciones, es superior en Valencia que en Alicante, aunque este último se acerca de forma paulatina en la medida que los efectos de atracción de la vía ferroviaria sobre las importaciones son cada vez más eficaces pero no llega a sobrepasarlo. Ello es debido a la importancia que tiene los productos exportados por el puerto de Valencia cuyo valor en los intercambios, sin embargo, es inferior a los géneros textiles y siderometalúrgicos importados del extranjero, afectados estos por unos aranceles más altos. No obstante, en 1860, volvemos a detectar una disminución del comercio a causa de la rivalidad empresarial entre las dos compañías ferroviarias. En todo caso, los excedentes agrarios de la huerta de Valencia amortiguaron en cierta forma el déficit de la balanza comercial y el declive de las importaciones<sup>62</sup>.

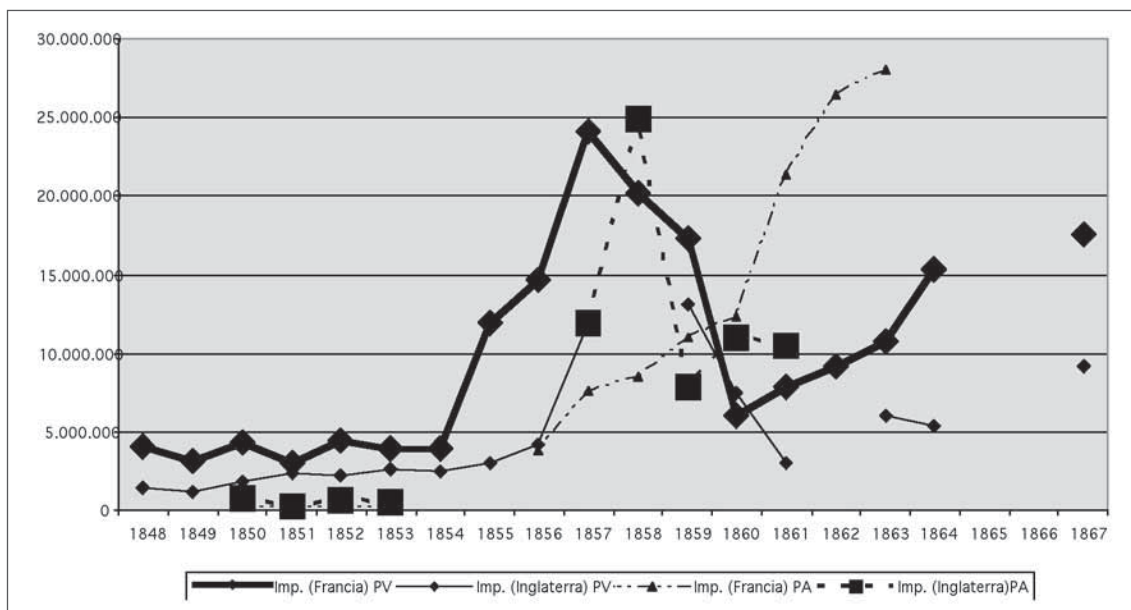
62 Es posible, que el impuesto de carga y descarga y el de fondeadero se sume a los gravámenes portuarios, pero desconozco a cuál de los dos puertos afectó más. Por otro lado, las series del cónsul ofrecen algunas lagunas achacables, como él explica, a la información que le proporcionan los agentes aduaneros. Por ejemplo, menciona el contrabando como una lacra que distorsiona los datos, o el hecho de que los navíos paguen las tasas aduaneras en los puertos de escala desembarcando en ocasiones, sin embargo, los bultos en uno de los puertos de la costa valenciana en cuyo caso no se requiere el registro.

**Gráfico 2.** Tonelaje de mercancías de los puertos de Valencia y Alicante

*Fuente: Rapport et mémoire commercial. MAE. AD. Consulat de France.*

El siguiente gráfico no 3 plantea una cuestión que no suele contemplarse en la relación del transporte ferroviario con el comercio marítimo de altura, cual es la competencia entre los países euro-

peos industrializados. Hemos destacado a Francia e Inglaterra por existir entre ellos una pugna en la costa mediterránea a la hora de situar sus productos en las áreas de expansión capitalista.

**Gráfico 3.** Importación Francia e Inglaterra. Puertos de Valencia y Alicante. (valores en fr.)

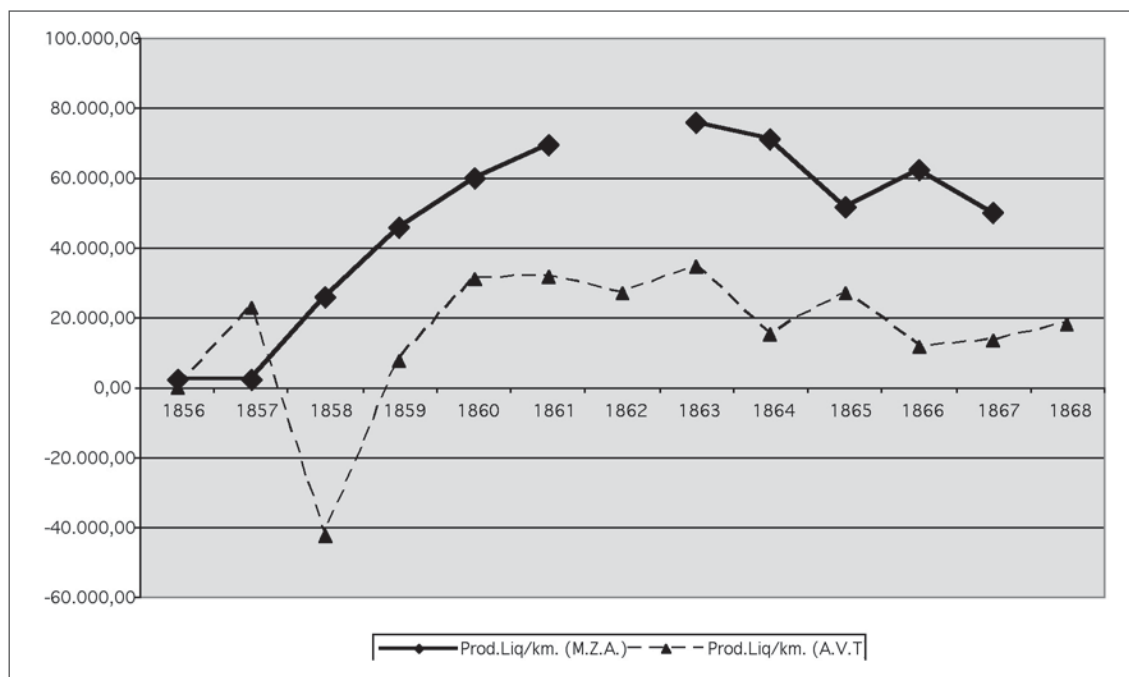
*Fuente: Rapport et mémoire commercial. MAE. AD. Consulat de France*

Ya hemos comentado que es, precisamente, en los valores de las importaciones donde se originan los contrastes entre los puertos de Valencia y Alicante. En el gráfico nº 3 volvemos a encontrarnos con la misma situación. Tendencia al aumento del comercio por Valencia a partir de 1854, superando Francia a Inglaterra hasta 1859-1860 en que declina los valores de los productos introducidos por ambos países. Por el puerto de Alicante, la apertura del ferrocarril en 1858 representa un desafío para Francia pues ha de vencer el repunte mercantil de Inglaterra con la llegada de bacalao, textiles, hulla y, pese a no contabilizarse, material ferroviario. Sí observamos el gráfico nº 2, Francia lo consigue a partir de 1862, como consecuencia de la desviación del tráfico hacia el puerto de Alicante debido a la política monopolística de la M.Z.A. Por lo tanto, tratándose de una Compañía cuyo capital social reside buena parte en el país galo, podemos presumir que su estrategia contra el ramal

de Valencia entra dentro de un planteamiento económico que va más allá de la obtención de maximizar unos ingresos de la explotación de la Línea del Mediterráneo, interesa, también potenciar los logros de la industrialización en Francia colocando *inputs* con gran ventaja en España, transplantando, inclusive, un modelo empresarial<sup>63</sup>. Por otro lado, el ramal de Cartagena en manos de la M.Z.A. cabe vislumbrarlo como una aproximación a la colonia francesa de Argelia, facilitando no solo los intercambios comerciales, abriendo la posibilidad de enviar material de guerra y tropas por vía terrestre y marítima a través de convenios con la Compañía Norte y el Gobierno español.

El Gráfico 4 viene a confirmar los problemas que atravesó la Sociedad del Grao de Valencia a Játiva durante las obras de prolongación hasta Almansa y Venta de La Encina. La apertura en 1859 pudo suponer un alivio con una cierta

**Gráfico 4.** Producto líquido por Km. (M.Z.A. y A.V.T.)



Fuente: Memorias de las Compañías M.Z.A. y A.V.T.

63 El ejemplo lo tomamos de la Compañía Norte. Vidal, J. (1999).

elevación del producto líquido por Km., cortado en 1860 y continuando en un estado de estancamiento y crisis a partir de 1865. Lo que interesa aquí destacar son cuatro hechos: a) uno constatado en los gráficos 1 y 3, el efecto negativo de las *tarifas diferenciales* en el ramal valenciano; b) el convenio que estaba dispuesto a firmar José Campo con Rothschild para vender el ramal de Valencia a Almansa a la Compañía M.Z.A que no fraguó<sup>64</sup>; c) el segundo intento en 1863 de promover un ferrocarril de Madrid a Cuenca, lo que hubiera posibilitado romper el cerco a que estaba sometido dicho ramal, pero fracasó<sup>65</sup>; y d) emprender la única salida posible, construir la línea de Tarragona como, en efecto, así se hizo. No obstante, esta claro que hay que esperar un largo trecho para que las cosas volvieran a su sitio en el sentido de recuperar el tráfico unos niveles aceptables para una Sociedad de los ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona que sin poder alcanzar nunca el poderío de la Madrid a Zaragoza y Alicante continuó su andadura hasta su fusión con la Norte en 1892. En realidad su destino estaba ya predeterminado por la política ferroviaria del Gobierno, antes de la Ley General de 1855.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### ARCHIVOS

AGMOP. = Archivo General del Ministerio de Obras Públicas<sup>66</sup>.

AGA. = Archivo General de la Administración en Alcalá de Henarés.

AMV. = Archivo Municipal de Valencia.

AD = Ministère des Affaires Étrangères (Paris). Archives diplomatiques. Consulat de France dans le Royaume de Valence (Valencia y Alicante). Correspondance commerciale. 1848-1867.

### ABREVIATURAS:

DGOP = Dirección General de Obras Públicas.

G.C.H. = Gaceta de los Caminos de Hierro.

R.D. = Real Decreto.

R.O. = Real Orden.

### FUENTES IMPRESAS Y

#### BIBLIOGRAFÍA DEL SIGLO XIX:

ALMAZÁN, J. (1853): *Memoria sobre el proyecto del ferrocarril de Albacete a Cartagena, mandado estudiar por R.O. de 15 de agosto de 1851*. Madrid. Imp. Ministerio de Fomento.

ALMAZÁN, J. (1857): *Memoria sobre el proyecto de ferrocarril de Albacete a Cartagena*. Madrid, Imp. Fundición y Librería de D. Eusebio Aguado.

ALARCÓN y MARENGO, E. (1853): *Memoria sobre los proyectos de construcción de ferrocarriles en España, considerando especialmente la línea del Mediterráneo*. Madrid.

ANÓNIMO (1851): *El Ferrocarril de Madrid al Mediterráneo no debe pasar de Albacete*

64 Hernández, T.M. (1983), pp. 203-219; López Morell. M.A. (2005), pp. 170-171.

65 El 25-4-1864 se creó una Comisión especial que presentó una memoria sobre un anteproyecto para un plan de ferrocarriles, según la Ley de 13-4-1864. Se mostró partidaria de impulsar un trazado directo de Cuenca a Valencia, arrancando de Aranjuez, pasando por Landete y Teruel. La Junta Consultiva, al contrario propuso una línea transversal, partiendo de Quintanar a Cuenca y Teruel a Castellón. El político progresista, Fermín Caballero denunció que la Comisión basó su criterio en favorecer las necesidades del País, mientras que la Junta Consultiva buscaba no causar perjuicio a las compañías ya establecidas. Da a entender que ésta última protege los intereses de la M.Z.A. y, posiblemente, la A.V.T. *Informe* de Caballero (1864). Mateo del Peral (1978), pp. 102-116.

66 Las referencias documentales que manejamos aquí corresponden al antiguo Archivo situado en el Paseo de la Castellana en Madrid, cuyos fondos se encuentran hoy en Alcalá.



*hasta que se hagan los estudios acordados por el Gobierno: inconvenientes de prolongarlo hasta Almansa si su término ha de ser Cartagena.* Madrid. Establecimiento de D. Ramón Rodríguez de Rivera.

BARRA, F.J. (1833). *Comparación entre los caminos ordinarios, los caminos de hierro y los canales de navegación, hecha por M.S.P. Girard, traducida al castellano.* Madrid. Imprenta de Don Miguel de Burgos.

COELLO, F. (1855): *Proyecto de las líneas generales de navegación y de ferrocarriles en la península española.* Madrid. E. Núñez Amor.

COMISIÓN que discute el proyecto de un ferrocarril al Mediterráneo, nombrada por el Congreso de Diputados el 10-1-1850. *Diario de Sesiones del Congreso de Diputados.*

CONSIDERACIONES sobre la legislación vigente y el proyecto de Ley de ferrocarriles presentado al Senado en la última legislatura. Madrid, 1853 Imp. que fue de Operarios, á cargo de D.F.R. del Castillo.

DISCUSIÓN sobre el proyecto de Ley concierne al ferrocarril de Madrid a Aranjuez a Almansa y Venta de La Encina. *Diario de Sesiones del Congreso de 23-2-1855.*

GUIMERÁ, V. (1851): *Breves consideraciones acerca del proyecto de Ley sobre el ferrocarril de Aranjuez a Almansa.*

INFORME del Excelentísimo Sr. D. Fermín Caballero sobre la línea del Este del plan general de ferrocarriles y respuesta a la pregunta cuarta por D. Pedro Sierra, ingeniero Jefe de Obras Públicas. *Aceptados por la Diputación y Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Cuenca.* Cuenca, 1864.

INFORME de la Real Sociedad Aragonesa de Amigos del País sobre el anteproyecto de

*FC. de la Península, contestando al interrogatorio redactado por R.O. para llevar a efecto lo dispuesto en la Ley de 13-4-1864.* Zaragoza, 1865.

MEMORIA sobre el estado de las Obras Públicas en España. Madrid. 1856.

MEMORIAS presentadas por los Consejos de Administración a las Juntas de accionistas de la Compañía M.Z.A. Madrid, 1856 a 1869.

“MEMORIAS presentadas a las Juntas de Accionistas de la Sociedad de los ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona”. *Gacetas de los Caminos de Hierro.* Madrid, 1856 a 1869.

MEMORIA del Ministerio de la Gobernación de la Península durante la administración de D.Mariano Torres y Solanot. Madrid, 1843. En la Imprenta Nacional.

PROPUESTA de Ley que hace S.M. a las Cortes sobre caminos y canales del reino y juntamente la Memoria de la comisión de caminos y canales. Madrid, 1820. Imprenta que fue de García.

REAL Orden circular de 26 de enero de 1850 dando instrucciones a los gobernadores de provincia para el fomento de los intereses de las mismas.

MOYANO, C. (1854): *Memoria sobre las concesiones hechas de ferrocarriles presentada a S.M. en Consejo de Ministros.* Madrid.

REYNOSO, M.M. (1851): *Proyecto de Ley comprensivo de un nuevo sistema general para la construcción de ferrocarriles, leído por el Sr. Ministro de Fomento en la sesión del Congreso del día 6-12-1851.* Madrid.

REYNOSO, M.M. (1857): *Política administrativa del Gabinete Bravo Murillo en el ramo de Fomento.* Madrid. Imprenta de Tejado.





TREGOLD, Th. (1831): *Caminos de hierro. Tratado práctico del ingeniero inglés Mr. Tregold puesto en castellano por D. Gregorio González Azaola*. Madrid. Federico Moreno.

## BIBLIOGRAFÍA ESPECIALIZADA

ARTOLA, M. (1978): “La acción del Estado”. En ARTOLA, M. (dir.), *Los Ferrocarriles en España, (1844-1943)*. Madrid. Servicio de estudios del Banco de España, pp. 341-453

CARON, F. (1997): *Histoire des Chemins de fer en France. 1740-1883*. Paris. Fayard.

CARRERAS, A., TAFUNELL, X., TORRES, E. (2003): “La Historia empresarial en España”. En ERRO, C. (direc.), *Historia empresarial. Pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona, Ariel, 2003, pp. 319-347.

CORDERO, R. y MENÉNDEZ, F. (1978): “El sistema ferroviario español”. En ARTOLA, M. (dir.), *Los Ferrocarriles en España, (1844-1943)*. Madrid. Servicio de estudios del Banco de España, pp. 163-338.

CASARES, A. (1973): *Estudio Histórico-Económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid. Estudios del Instituto Iberoamericano de Desarrollo Económico.

COMIN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ, M., VIDAL, J. (1998): “La era de las concesiones a las compañías privadas”. En *150 años de Historia de los ferrocarriles Españoles*. Madrid. Anaya. Grandes Obras.

DÍAZ MARÍN, P. (1998): *Después de la revolución. Centralismo y burguesía en Alicante, 1844-1854*. Alicante. Generalitat Valenciana. Conselleria D'Educació i Ciència. Institut de Cultura “Juan Gil Albert”.

FONTANA, J. (1973): *Hacienda y Estado en la crisis final del Antiguo Régimen español: 1823-1833*. Madrid. Instituto de Estudios Fiscales.

GURVISCH, T.R. (1980): *Railways and the British Economy, 1830-1914*. Londres. MacMillan.

HARTWELL, R.M. (1981): “El ferrocarril y el crecimiento económico en Gran Bretaña”. *Los ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa Occidental durante el siglo XIX*. Madrid. Gabinete de información y relaciones externas de RENFE. Unidad de Publicaciones, pp. 43-52.

HERNÁNDEZ, T.M. (1975): “Los inicios de las concesiones ferroviarias en España”. *Homenaje al Dr. D. Juan Reglá Campistol*. Valencia. Universidad de Valencia. Vol. II, pp. 287-302.

HERNÁNDEZ T.M. y VIDAL J. (1991): “Infraestructura viaria y ferrocarriles en la articulación del espacio económico valenciano”. *Hispania*. LI/1, no 177 (1991), pp. 205-243.

HERNÁNDEZ. T.M. (1983): *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano. 1844-1879*. Valencia. Ayuntamiento de Valencia.

HERNÁNDEZ, T.M. (2002): “La Sociedad de los ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona.: el retorno a la normalidad financiera (1872-1889)”. AGUILAR, I. y VIDAL J. (cord.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana. 1852-2002*. València. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, pp. 69-87.

LÓPEZ MORELL, M.A. (2002): “Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez”. En BENEGAS, M., MATILLA, M.J., POLO, F. (dirs.), *Ferrocarril y Madrid. Historia de un progreso*. Madrid. Ministerio de Fomento, pp. 13-44.



- LÓPEZ MORELL, M.A. (2005): *La casa Rotschild en España*. Madrid. Marcial Pons.
- MADRAZO, Santos (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid. Colegio de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner. 2 Vol.
- MATEO DEL PERAL, D. (1978): “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”. En ARTOLA, M. (dir.), *Los Ferrocarriles en España, (1844-1943)*. Madrid. Servicio de estudios del Banco de España, pp. 31-159.
- POLLARD, Sydney (1991): *La conquista pacífica. La Industrialización de Europa. 1760-1970*. Zaragoza. Universidad de Zaragoza.
- TRENAS, J. (1971): *Fermin Arteta. Ministro de Isabel II. La anticipación de un tecnócrata*. Madrid. Guadarrama.
- TORRES, E. (1997): “Funciones empresariales y desarrollo económico”. En LÓPEZ S. y VALDALISO, J. (eds.), *¿Que inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España Contemporánea*. Madrid. Alianza Editorial, pp. 53-83.
- TORTELLA, G. (1996): “La iniciativa empresarial factor escaso en la España contemporánea”. En COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *La empresa en la Historia de España. Madrid*. Editorial Civitas.
- URQUIJO GOITIA, J.R. (2001): *Gobiernos y ministros españoles (1808-2002)*. Madrid. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- VIDAL, J. (1992): *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Alicante. Edicions Alfons el Magànim. València.
- VIDAL, J. (1999): “La estructura de la propiedad, de la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1936”. *Revista de Historia Económica*. 1999, nº 3, pp. 623-662.