

Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez.

Miguel A. López-Morell. Universidad de Murcia

Introducción.

a) Evidencias en torno al atraso de la empresa ferroviaria española.

Si hubo en la Europa de mediados del siglo XIX un sector que ayudara al despegue económico de manera significativa, ese fue, sin ninguna duda, el ferrocarril. Esta afirmación se fundamenta en el hecho de que el nuevo medio de transporte, aparte de las ventajas que trajo en cuestión de rapidez, capacidad y coste en la movilización de personas y mercancías, constituyó, por sí solo, uno de los elementos con mayores niveles de arrastre sobre el conjunto de la economía, tanto por la demanda que generó de productos industriales (industria siderúrgica, mecánica, de transformados metálicos, material rodante, lubricantes, madereras...etc.) o energéticos (Carbón, fundamentalmente), como por la influencia que ejerció en el ámbito de los mercados financieros, que se enriquecieron tremendamente del tirón generado por la negociación masiva de títulos ferroviarios. Por consiguiente, cada kilómetro de vía que se tendió en Gran Bretaña, Francia o Bélgica estaba poniendo las bases de una gran industria fabril y de un potente mercado de capitales, que se autoregeneraba continuamente en un círculo virtuoso y acumulativo de generación de riqueza.

Sigue sorprendiendo, por tanto, que, en medio de tantas ventajas añadidas, el fenómeno apenas tuviera repercusión en países como España, que retrasaron durante décadas su incorporación a este cambio tecnológico tan trascendental.

La evidencia nos dice que entre 1830 y 1848 se tendieron 18.000 Km. de vías por toda Europa, en tanto que en España aún no se había visto circular un tren. Este letargo se extendería, al menos, hasta 1856. A partir de ahí, gracias al protagonismo de la inversión extranjera, el “esfuerzo” ferroviario¹ en España pudo, por fin, alcanzar niveles medios europeos. Por lo tanto, y bajo este presupuesto, el problema estaría en explicar cuáles fueron las dificultades reales que motivaron tamaño retraso durante los tres décadas previas. A este respecto los autores especializados no parecen ponerse de acuerdo a la hora de establecer los motivos fundamentales y de jerarquizarlos.

Entre aquellos factores del atraso en los que hay un relativo consenso se habla de falta de demanda efectiva suficiente, de los obstáculos geográficos y de los problemas indirectos que generó la errática evolución política desde la muerte de Fernando VII.

La falta de demanda parece que no fue tanto un problema de existencia como de suficiencia. En España sí que existía una enorme necesidad de abaratar los costes del transporte, el cual, por lo general, resultaba caro y suponía la causa de las tremendas disparidades regionales en los precios de ciertos productos²; No obstante, parece evidente que el desarrollo económico del país era aún demasiado débil como para justificar el inicio de una inversión tan considerable como la del ferrocarril³. De la misma manera, la práctica totalidad de los autores están de acuerdo en señalar que la difícil orografía del país, plagada de continuas serranías y cortada por largos ríos, funcionaba como una seria restricción al tendido ferroviario, tanto por la particular distribución de las poblaciones españolas que generaba como por el incremento que suponía en los costes de construcción. Por último, también se observa unanimidad a la hora de valorar la incidencia negativa de ciertos acontecimientos exclusivos de la

historia española, como la Guerra Carlista, la tardía instauración del liberalismo y la violenta alternancia política entre las facciones políticas, que sucesivamente ayudaron a mantener un clima poco propicio para las inversiones productivas durante las décadas centrales del siglo XIX⁴.

En cuanto a los puntos discordantes, o aquellos a los que se han dado interpretaciones contradictorias, se podrían resumir fundamentalmente en tres: el problema de la falta de capital y conocimientos técnicos, el papel negativo jugado por el estado en la construcción de la red y la ausencia de iniciativas empresariales en cuestión de ferrocarriles.

La falta de capital es un factor controvertido. Para la mayoría de los autores éste no se pudo haber generado, de la noche a la mañana, en un país pobre, con una estructura financiera arcaizante y un nivel de desarrollo institucional mediocre⁵. Otros, sin embargo, prefieren no hablar tanto de falta de capital como de mal reparto del ahorro interno, que afloraba para otras inversiones, como la compra de deuda o bienes nacionales desamortizados, en clara competencia con los sectores productivos⁶. Por consiguiente, y bajo esta perspectiva, la falta de tecnología sería un factor irrelevante ante la existencia de ese capital; puesto que, a falta de técnica y expertos, siempre cabría su importación.

Con relación al papel del Estado, los expertos han introducido numerosos matices interpretativos, de manera que nos encontramos algunos que prefieren poner el énfasis en las consecuencias negativas producidas por la inhibición del Estado en los primeros proyectos o el posterior descontrol motivado por el marasmo legislativo y la arbitrariedad en las concesiones⁷ e, incluso, por la adopción de ciertas decisiones ampliamente regresivas⁸, frente a otros, que optan por valorar positivamente las iniciativas del Estado de cara a asegurar el carácter de servicio público del ferrocarril y de diseñar planes racionales de construcción ferroviaria⁹. Aunque, en general, prime la sensación de que el Estado actuó de manera muy poco afortunada.

Finalmente, Gabriel Tortella ha apuntado otro elemento que está llamado a generar fuertes discusiones. Bajo su punto de vista, una de las causas fundamentales de la lamentable carencia de iniciativas ferroviarias residió, en buena medida, en el hecho de que no hubo actores dispuestos a emprender esa labor, faltó espíritu empresarial¹⁰, y no solo en el ferrocarril, sino en la mayor parte de los grandes sectores productivos, en los que la falta de iniciativas locales llevó a un predominio casi absoluto de los empresarios e inversores extranjeros.

Extendiendo el discurso de Tortella, Comín y Martín Aceña¹¹ confirman, en su radiografía del empresariado español, que no se encuentran ni empresarios ni empresas verdaderamente significativos y, los que aparecen, no muestran ni el tamaño ni las características de una empresa moderna o están claramente vinculadas a actividades de corte monopolístico y/o colusivo. En síntesis, en España primó más este tipo de “empresario” cercano a la teoría de Olson sobre el buscador de rentas y los grupos de presión¹², que han aplicado Pedro Fraile a otros subsectores como la industria siderúrgica o Antonio Escudero para el caso de la minería. Unas actitudes que se contrapondrían a las Funciones empresariales modernas, que definen al empresario como el gran transformador de su entorno económico, tanto por su capacidad para captar oportunidades de beneficio por carencias en los mercados (según los planteamientos teóricos de Kizner), como por su facilidad para reducir ineficiencias del

mercado (Liebestein), estimar el futuro–vencer incertidumbres–arriesgar (Knight) o vencer a la competencia a través de la innovación (Shumpeter)¹³. Aptitudes que son, supuestamente, las que Tortella hubiera deseado para los empresarios españoles del siglo XIX.

No obstante, este principio de falta generalizada de espíritu empresarial ha sido criticado, para el caso específico de los ferrocarriles, por Antonio Gómez Mendoza¹⁴. Contrariamente a lo anteriormente dicho, él sí que cree que en España existieron empresarios emprendedores, como el mismo Salamanca, Remisa, Aguado o Girona, los cuales, coartados por la inseguridad jurídica que marcaba la situación política y el descontrol legislativo, no pudieron llevar a buen fin sus iniciativas¹⁵. De manera que, al hilo de esta discusión, llegaríamos a la conclusión de que, de haber existido una legislación apropiada y un marco político más estable, estos empresarios autóctonos podrían haber actuado con mayor facilidad y los ferrocarriles se habrían construido con mayor celeridad, antes incluso del desembarco de la inversión extranjera posterior a 1856.

b) El ferrocarril de Aranjuez: ¿búsqueda de rentas o proyecto empresarial?

Nosotros, más que situarnos en el ámbito de los supuestos o de los contrafactuales, intentaremos analizar los problemas de la construcción ferroviaria en España a partir del caso de uno de los ferrocarriles emblemáticos de este época: el Madrid-Aranjuez, y hacerlo desde la perspectiva empresarial del proyecto y de su autor material: José de Salamanca.

Téngase presente que Salamanca era, en el momento de iniciar este proyecto, uno de los actores principales de la vida de los negocios de la capital: diputado conservador por Málaga, su tierra natal, era cuñado de Agustín Heredia, el creador del primer alto horno de España, y se había enriquecido en pocos años gracias al arrendamiento del monopolio de la sal y, sobre todo, por su habilidad para moverse en la Bolsa. Con un considerable capital en el bolsillo y el apoyo de sus socios más cercanos, los también banqueros y comerciantes Buschental, Carriquiri, Remisa, Agustín Muñoz o los agentes de los Rothschild en Madrid, Weisweiller y Bauer, Salamanca comenzó a diversificar sus negocios a partir de 1844, saltando de los negocios exclusivamente financieros a una larga serie de empresas dedicadas al comercio, los seguros, la explotación minera, el tabaco, un Banco, el Isabel II, que amenazaba seriamente el predominio del de San Fernando en Madrid, y diversos proyectos ferroviarios, entre los que desatacaría el Madrid-Aranjuez¹⁶.

Sin embargo, este dinamismo de Salamanca en todo tipo de negocios tuvo una aceptación muy desigual entre sus contemporáneos. Para muchos autores¹⁷, incluso, no está tan clara la vertiente empresarial del financiero, al que se acusa de adoptar una misma estrategia en sus empresas que en sus operaciones especulativa en la bolsa. El ferrocarril de Aranjuez, sin ir más lejos, fue el origen de numerosos escándalos y acusaciones de fraude y una de las causas que se atribuyen para explicar el ascenso interesado de Salamanca a la cartera de Hacienda. Pudiéndose extraer la conclusión de que su actuación pudo ser contraproducente para el desarrollo del ferrocarril en España.

En definitiva, con todos estos antecedentes, nuestro objetivo será el poner en juicio tanto la actuación del constructor, como empresario o no, como valorar nuevamente los elementos que marcaron el desarrollo del proyecto. Lo cual, nos llevará necesariamente a volver a preguntarnos cuales habrían sido las causas reales del atraso

ferroviario español, enjuiciando, desde la perspectiva de uno de los protagonistas fundamentales, cual fue el alcance de la acción (o inacción) del Estado, la situación del mercado de capitales y, en síntesis, la situación del empresariado español de cara al ferrocarril en aquellos años tan importantes de mediados del Siglo XIX.

1. Algunas iniciativas ferroviarias previas: entre la especulación, la inexperiencia y la falta de medios.

Desde el punto de vista empresarial, la conexión ferroviaria entre Madrid y Aranjuez condensaba una serie de ventajas e incentivos que no pueden dejarse de tener en cuenta: la línea no solo tenía el valor simbólico de unir las dos principales residencias reales, sino que, además, era la opción mejor, por corta y llana, para alcanzar el mar desde Madrid y, por añadidura, abría la posibilidad de ampliarse fácilmente hacia el sur. Lo que atrajo para sí alguna de las pocas iniciativas ferroviarias de los años 30 en España.

Más concretamente, el 7 de junio de 1830, un grupo formado por Francisco Javier de Burgos, José Joaquín del Álamo, Joaquín Vizcaino (Marqués de Pontejos y, al poco, alcalde de Madrid) y Diego Ramón Somera dirigió a Fernando VII una petición formal para construir la línea¹⁸. Un proyecto que, según sus firmantes, alcanzaría las “incalculables ventajas que revela diariamente el uso de muchos que hay ya construidos en Inglaterra, y algunos que se han concluido y se están concluyendo en Francia” y que, una vez construido produciría beneficios tales como: “Dar una fácil y económica salida a todas las producciones de Aranjuez y pueblos adyacentes, que se aumentarán sin duda con la seguridad y la rapidez de consumos tan inmediatos, puesto que en dos horas se hará el transporte hasta Madrid” (antes se tardaba una jornada); Y otras menos prosaicas y que debían sonar mejor al regio oído como el “Aumentar la pompa de las solemnidades de Corte, facilitando extraordinariamente la convivencia de todo Madrid a los besamanos y demás actos de esta especie...”¹⁹.

Como en la instancia tan solo se solicitaba una concesión temporal de la línea, algunas exenciones fiscales y no requería ninguna ayuda pública, el proyecto recibió el visto bueno de Fernando VII. Sin embargo, no debía ser mucho el interés real de los peticionarios por llevar a efecto la empresa porque, nada más recibido el permiso, firmaron un contrato privado con un comerciante genovés llamado Francisco Fassio, al que cedieron todos sus derechos adquiridos²⁰. Operación fallida, porque el gobierno, dentro del típico descontrol de la administración pública del momento, no hizo público el Real Decreto de la concesión²¹, de manera que la iniciativa, como otras tantas de su época, murió de olvido en los archivos públicos²².

La muerte de Fernando VII y el inicio de la guerra civil paralizaron completamente todo este tipo de iniciativas en la Península, por lo que habrá que esperar hasta 1843, 14 años después del primer proyecto ferroviario, para que el gobierno vuelva a recibir propuestas. Tres llegaron a presentarse consecutivamente a lo largo de ese año: la primera sería para el famoso proyecto de unir Barcelona con Mataró, liderado por Miguel Biada y José María Roca, con el apoyo técnico y financiero del constructor británico Mackenzie; el segundo, que proponía unir Langreo con Gijón, estaba patrocinado por autoridades locales y, finalmente, una solicitud para el trayecto de Madrid a Alicante, presentado por un tal Pedro de Lara²³.

Lara era simplemente un técnico cartográfico, que había trabajado anteriormente levantando mapas en Méjico, por lo que no disponía por sí mismo del capital para desarrollar el proyecto. Según parece, nuestro hombre había presentado varias propuestas en balde para construir la línea Madrid-Alicante desde los años 30 hasta que, en noviembre de 1843, había logrado convencer a la Diputación de Alicante para que apoyase su iniciativa²⁴. Tras conseguir este primer apoyo institucional, Lara elevó tres escritos consecutivos al Gobierno, dos con peticiones de concesión sobre la línea completa y una tercera, de 6 de marzo de 1844, en la que se reducían sus pretensiones al primer tramo, el de Madrid-Aranjuez²⁵. El Gobierno, que hasta entonces se había limitado a darse por enterado y a autorizar los estudios técnicos pertinentes, aceptó, finalmente, la tercera de las propuestas, aunque solo a modo provisional. Lara dispondría de la concesión durante 6 meses, a la espera de que se presentara un proyecto detallado, con los planos, las tarifas previstas y de que se constituyera una sociedad para financiarla con, al menos, el 75% del capital suscrito²⁶.

La entidad no tardó en constituirse, bajo el patronazgo de la reina Madre y la presidencia del Duque de Castroterreño, con el nombre de Sociedad Caminos de Hierro María Cristina y un capital estipulado de 20 millones de reales. Ese mismo día, la nueva Sociedad solicitó al Gobierno la extensión de su concesión hasta Alicante, que el Gobierno accedió, con las mismas condiciones anteriormente citadas²⁷.

El proyecto de Lara y sus socios prometían beneficios fabulosos para la línea, superiores a los 50 millones de reales anuales²⁸ y un interés garantizado del 6% sobre las acciones²⁹. Sin embargo, desde el momento en que se hizo público, surgieron voces disconformes con estos cálculos, a los que se reprochaba el estar calculados en base a una estimación de costes realizada muy a la ligera y sin ningún tipo de medición ni estimación científica previas³⁰. Las críticas alcanzaron incluso al Inspector General de Caminos, Juan Subercasse, que siempre sospechó que las sucesivas peticiones de Lara, solicitando continuas mejoras en la concesión, tan solo pretendían incrementar el valor de la línea para revender a posteriori al mejor postor³¹.

No obstante, y a pesar de sus imperfecciones, su idea caló entre un grupo reducido de negociantes, entre los que estaba el mismo Salamanca, que tomó parte desde el primer momento en la subscripción de acciones³².

2. La entrada de Salamanca en la carrera ferroviaria y el inicio de la construcción de la línea de Aranjuez.

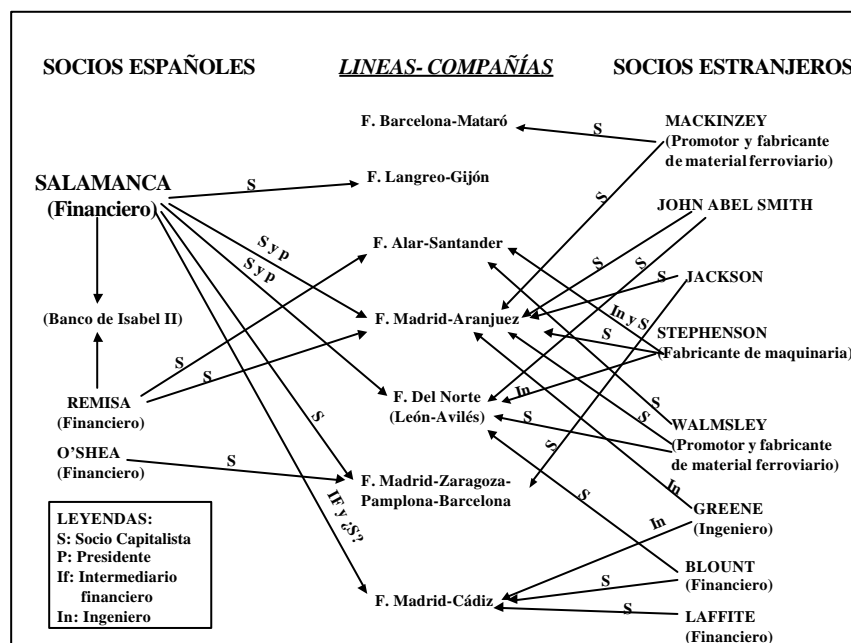
Al banquero no le costó implicarse de lleno en el proyecto de Lara y, con su influencia y el capital aportado, no tardó en hacerse con un puesto en el consejo de la Sociedad. No tenemos una imagen muy clara de cual fue el desarrollo exacto de los acontecimientos ni el nivel de relaciones que mantuvo con esta empresa, pero es de suponer que, desde esa posición, Salamanca pronto debió darse cuenta de que Lara y sus socios eran incapaces, a pesar de sus apoyos, de llevarla adelante. Lo que sí parece claro es que a esta altura ya debía haber decidido involucrarse en profundidad en los ferrocarriles³³.

El biógrafo de Salamanca habla de un largo viaje del banquero en el verano-otoño de 1844, con dirección a París y Londres³⁴, sin más motivo aparente que buscar apoyos entre los promotores ferroviarios más conocidos para sus futuros planes en España. Tampoco tenemos mucha idea de los contenidos exactos de sus conversaciones,

pero lo cierto es que, en los meses siguientes a su vuelta, se producen una serie de propuestas en cadena para construir ferrocarriles en España, con una sorprendente coincidencia entre sus participantes, que hacen sospechar que Salamanca triunfó absolutamente en sus gestiones.

Como puede observarse en el cuadro siguiente, la mayor parte de las concesiones que se darían y las sociedades ferroviarias que se formaron entre el invierno y la primavera de 1844-45 tuvieron intereses cruzados: La concesión de Avilés a León, con derecho a continuarse hasta Madrid, había sido solicitada por el ingeniero Richard Keily, que era un simple intermediario de un grupo inversor británico formado por Sir Joshua Walmsley, John Abel Smith y el célebre ingeniero y constructor de maquinas de vapor George Stepheson. El proyecto, que sería denominado como Ferrocarril de Hierro del Norte de España a Madrid, tenía a Salamanca en la presidencia y contaba con el apoyo directo de la Real Compañía Asturiana de Minas y del influyente embajador británico Bulwer³⁵. De ellos, encontramos a Stepheson y Walmsley participando igualmente en el ferrocarril Alar-Santander, con derecho a ampliarse a Valladolid y Madrid, que era promoción directa del Marqués de Remisa, a su vez, socio de Salamanca en el ferrocarril de Aranjuez, el Banco de Isabel II y varios negocios hasta 1847. Todos ellos, incluido Mackinzey, uno de los más activos promotores ferroviarios británicos, accionista y suministrador de material además del ferrocarril de Mataró, y William Jackson, que sería además concesionario junto Salamanca y Henry O'Shea (representante de la casa Barings en España) del Madrid a Zaragoza y sus ramales a Francia por Pamplona y Barcelona, se comprometieron posteriormente a participar con Salamanca en el ferrocarril de Aranjuez³⁶. Por último, aparte de este grupo, encontramos que la sociedad creada para construir la línea Madrid-Cádiz, patrocinada por los franceses Charles Laffitte y Edward Blount, que también estaba interesado en el proyecto de la Compañía del Norte, contaba con la intermediación financiera de Salamanca y compartía con el ferrocarril de Aranjuez al ingeniero principal de obra, el británico William Greene³⁷.

En definitiva, aunque pueden haber numerosas dudas a la hora de establecer si fue Salamanca o no el desencadenante de todas estas iniciativas y, más aún, de la existencia de una acción concertada o de un plan general de inversiones, tampoco pueden obviarse las coincidencias, ni quitar importancia a la magnitud de estas propuestas, las cuales, no lo olvidemos, copaban ya, salvo el eje del oeste, la práctica totalidad de la futura red radial española.



Fuente: García Venero (1948), pp. 53-80; Cameron (1971), pág. 203; Casares (1973), pp. 66-77; Memoria del Ferrocarril de Madrid a Aranjuez (1847).

El Gobierno, viéndose venir esta auténtica avalancha de peticiones, paralizó en octubre todas las posibles autorizaciones³⁸ y encargó un informe a Juan Subercasse, del que pudiera extraerse alguna norma o ley general para regularizar las futuras concesiones³⁹.

Para este informe se formó una Comisión, constituida por el mismo Subercasse, su hijo José y Calixto Santa Cruz. El resultado sería un compendio de las preocupaciones que había ido acumulando el mayor de los Subercasse durante los años previos, con una serie de recomendaciones al Gobierno para el desarrollo de la política ferroviaria.

Vista desde el inicio la imposibilidad de que fuera el propio Estado el que se encargara de construir por su cuenta los ferrocarriles, como no se cansaba de defender Subercasse, la comisión daba total discrecionalidad a los gobiernos para adoptar la modalidad constructiva que mas interesara: privada, pública o mixta, pero clarificando que el Estado no debía renunciar ni a la propiedad ni al carácter de servicio Público de los ferrocarriles. No obstante, se aboga por asegurar una entente entre los intereses de inversores privados y Estado, de manera que el segundo tendría que tener competencias sobre las tarifas y la calidad del servicio, en tanto que los primeros tendrían que tener asegurado un interés mínimo en sus inversiones, en torno al 12%, sin oponerse a los posibilidad de los subsidios. Igualmente, insiste el informe en la necesidad de acabar con el tráfico de concesiones entre particulares, con finalidad puramente especulativa, abogando por algún mecanismo de control que consolide exclusivamente aquellas peticiones que estuvieran convenientemente respaldadas por estudios técnicos rigurosos; Sin embargo, en ningún momento se plantea la necesidad de que estas se amolden a ningún plan general previo para la red ni a un sistema específico de reparto de las concesiones⁴⁰. El informe se completaba con un denso pliego de condiciones para las nuevas compañías, que no era más que una copia literal de diversas legislaciones francesas, para salir al paso, con la salvedad de introducir con vehemencia la muy lamentable decisión del ancho de vía obligatorio de 6 pies castellanos, diferente a cualquier otro en Europa⁴¹.

Cuando el documento llegó al Gobierno se consideró más que suficiente; aunque sí se quiso acabar con los miedos de Subercasse, introduciendo una substancial salvaguarda en el régimen de concesiones, por la que se establecía que tendrían que otorgarse tan solo a “sujetos de reconocido arraigo, y que ofrezcan las garantías que el Gobierno estime suficientes”. El texto resultante, sin más modificaciones, se consolidaría en Real Orden el 31-12-1844. Una norma que, a pesar de sus graves defectos de forma y su ambigüedad, marcará la dinámica de las concesiones durante todo el resto de la década moderada.

En virtud de la nueva ley se concedieron sobre la marcha las líneas Madrid-Cádiz y Avilés-León, a la que se sumaron en los meses siguientes el resto de proyectos en los que participaban Salamanca o su socio Remisa⁴².

En cuanto a la línea de Aranjuez, las sospechas de Salamanca se confirmaron del todo. La Sociedad María Cristina, a pesar de la intensa campaña publicitaria que había levantado para recabar fondos, encontró grandes dificultades para alcanzar suscripciones sobre la mitad de su capital. Para colmo, el 25 de octubre de 1844 había

terminado el plazo para presentar la documentación que confirmara la concesión, sin que la sociedad tomara más medidas que enviar una nueva petición al gobierno, para que modificara sus condiciones y le asegurara, al menos, un 3% de beneficios futuros⁴³, que el ministerio pasó a consultas de Juan Subercasse antes de fin de año. Hasta el 22 de Enero de 1845 la Dirección del Ferrocarril de María Cristina no se dirigió al ejecutivo para solicitar una prórroga de su concesión (con los consabidos 3 meses de retraso). Pero, por aquel entonces, el ministro Pidal ya había tomado la decisión al respecto y ni siquiera esperó al informe de Subercasse para informar a la sociedad, el 7 de febrero, que su concesión del tramo de Aranjuez había caducado⁴⁴.

Inmediatamente, Salamanca abandonó su puesto de vocal en la Junta del Ferrocarril María Cristina y formalizó sus demandas sobre la línea, con un depósito en el Banco Isabel II de 6.000.000 reales en títulos del 3% como garantía para la concesión. El Gobierno aceptó la propuesta el 6 de marzo de 1844⁴⁵, pese a las protestas de Lara, que veía como se esfumaba su proyecto en la parte más rentable⁴⁶.

Con la concesión provisional en la mano, Salamanca maniobró sobre seguro, para no repetir los errores de Lara. En primer lugar, encargó un exhaustivo informe técnico a un equipo de ingenieros⁴⁷, con el que pudo conseguir el privilegio definitivo para la línea por 99 años, con exenciones arancelarias para la importación de material ferroviario⁴⁸ y la declaración de utilidad pública a favor del proyecto, fundamental para poder llevar adelante la expropiación de los terrenos para la línea⁴⁹. A continuación, en la Nochebuena de ese año, reunió Salamanca a buena parte de sus socios habituales y a sus contactos británicos, con el fin de formar una compañía que financiara el proyecto con solvencia. En el grupo aparecía su socio Buschenthal, Gaspar de Remisa, Nazario Carriquiri, el Conde de Retamoso, cuñado de la Reina Madre, Carlos Samson, el ingeniero Pedro Miranda y John Abel Smith, que se representaba a sí mismo y los constructores y capitalistas británicos Mackinzev, Walmsey, Stephenson y Jackson. Solemnemente se acordó el traspaso de la concesión de Salamanca a una nueva Sociedad, que se denominaría en adelante Empresa del Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez, a la que se le dotaría de un capital de 45 millones de reales, en 22.500 acciones de 2.000 reales, suficientes, según el informe técnico de sus ingenieros, para construir los 48 kilómetros de la línea y ponerla en funcionamiento⁵⁰.

El planteamiento técnico y financiero del ferrocarril de Aranjuez parecía, en la distancia, correcto, puesto que se había asegurado un equilibrio entre el capital y la influencia política de los socios españoles y la mayor resolución y experiencia en cuestiones técnicas de los británicos. Sin embargo, a los pocos meses surgieron disidencias importantes en el seno del grupo de accionistas. Los socios ingleses no debieron estar muy convencidos de la viabilidad del proyecto y se echaron atrás en el último momento, arguyendo su disconformidad con el trazado de la línea, que la parte española se negó a modificar⁵¹. Por añadidura, el Ingeniero principal, William Greene, se demoró enormemente en su viaje para contratar el material, tanto, que amenazaba con romper el límite legal para iniciar las obras, por lo que la Junta de Gobierno decidió prescindir de sus servicios, previstos para la dirección de la Obra. Salamanca, arrogante, ni se inmutó. Asumió a su cargo la parte del capital que abandonaban los ingleses (6.000 acciones), colocó a Miranda al frente de la obras y solicitó la colaboración del Gobierno para auxiliar técnicamente a la compañía en caso de no contar con los medios suficientes para iniciar las obras⁵².

No haría falta. A pesar de la falta de experiencia, la nueva dirección asumió los trabajos por su cuenta, trayendo del extranjero los materiales de construcción y el material rodante⁵³ necesarios para enfrentarse a la obra. Las labores de explanación del ferrocarril comenzaron definitivamente en mayo de 1846, dando trabajo a una inmensa muchedumbre que fue creciendo hasta los 7.000 obreros⁵⁴. En ese momento el de Aranjuez estaba llamado a ser el primero de la Península, incluso antes que el de Mataró.

3.- El advenimiento de la crisis y la paralización de los trabajos (1846-49).

Sin embargo, el inicio de los trabajos vino lamentablemente a coincidir en el tiempo con los primeros síntomas de una crisis financiera en toda regla en el país, que puso en grave riesgo la continuidad del proyecto.

a) Orígenes del problema.

Generalmente, se ha solido asociar esta crisis de 1846-48 con una burbuja especulativa sobre valores mobiliarios que, en un momento dado, arrastró al conjunto del sistema financiero e industrial del país. Esta afirmación explica tan solo una parte de un problema que, sin embargo, estuvo relacionado con una serie de variables algo más complejas, en las que se mezclaron algunas cuestiones puramente coyunturales con otros problemas estructurales de mayor calado y que están relacionados con las dificultades de financiación del Estado, el desequilibrio de oferta monetario en España y el subdesarrollo del sistema financiero del país.

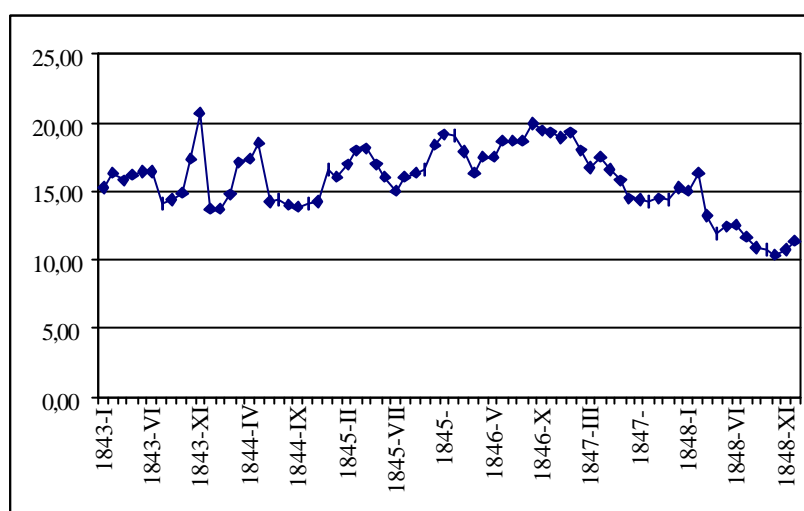
En relación a la causas coyunturales de la crisis hay que hacer una serie de distinguos en cuanto a su naturaleza y su medida.

Es cierto que, desde el fin de la guerra Carlista, se desató en Madrid una fiebre inversora de dimensiones crecientes, en la que se enmarcan las iniciativas ferroviarias que hemos descrito. Durante los años que la siguieron, toda persona que tuviera algo de capital se lanzó a jugadas especulativas, sobre títulos de deuda pública o un sinnúmero de sociedades por acciones, las cuales se basaban en supuestas operaciones a plazo. En este juego no solo habrían participado comerciantes y financieros madrileños, sino también políticos importantes como Narvaez o Alejandro Mon y otras personas públicas igualmente conocidas, muy especialmente miembros de la familia Real, comandadas por la reina madre, María Cristina, y su segundo marido, Agustín Muñoz, que aprovecharon sin ningún pudor su cercanía a la reina Isabel II y a la clase política para enriquecerse rápidamente⁵⁵.

Sin embargo, hay que matizar y relativizar el alcance de esta fiebre compradora en la bolsa. Por una parte, la cifra de 15.000 millones de reales negociados solo en 1846⁵⁶ es a todas luces exagerada. Las últimas investigaciones de Andrés Hoyo⁵⁷ demuestran que el volumen anual negociado en la Bolsa apenas alcanzaba los 200 millones de reales anuales en esos años. En tanto que la documentación de la época no se encuentran rastros de operaciones a plazo. Sí es cierto que las cotizaciones de la bolsa tenían un amplio carácter especulativo, como demuestra la gráfica 1. Sin embargo, las leves oscilaciones en la cotización no pueden compararse con una burbuja especulativa, por lo que no puede concebirse un nivel de beneficios espectaculares ni para bajista ni para alcistas.

Donde sí que hubo una fuerte afectación en el movimiento de capitales fue en el ámbito de la inversión societaria por acciones, que no estaba precisamente vinculada a la Bolsa de Valores, donde más de 99% de los títulos negociados en esos años eran de deuda pública⁵⁸. Este tipo de iniciativas, que venía a rellenar el enorme hueco que se había creado, después de décadas de inactividad económica, se vio favorecido por las facilidades que daba la ley⁵⁹ y la buena coyuntura económica. Martín Aceña ha contabilizado más de un centenar de sociedades de tamaño considerable, registradas solo en Madrid entre 1830 y 1848; juntos sus capitales sociales sumaban 6.772 millones de reales, con la salvedad de que 5.035 millones se formalizaron en 1846⁶⁰. El propio Salamanca había sido uno de los más activos participantes en este proceso masivo de inversiones. Como puede observarse en la tabla 1, en la que puede comprobarse que el financiero estuvo vinculado a un conjunto muy heterogéneo de sociedades de todo tipo, que sumaban nominales superiores a los 1.000 millones de reales.

Gráfico 1.- Evolución mensual de las cotizaciones de la deuda Pública en la bolsa de Madrid.



Fuente: Cifras cedidas por Andrés Hoyo. Originales en Hoyo (2000)

Es cierto que alguna de estas sociedad nacieron con escasa vocación de continuidad y con un carácter marcadamente especulativo. Pero hay que reseñar también que, en su conjunto, tenían más del 30% del capital desembolsado⁶¹ y, muy probablemente, la mayoría hubieran seguido ampliándolo hasta su límite si la crisis y varias medidas legislativas que comentaremos más adelante no las hubiesen paralizado.

Cabría igualmente preguntarse si podían pecar de excesiva estas cifras. Pero no parece que se pueda dar esta catalogación a un nivel de inversión que estuvo por debajo del 10% del PIB⁶², teniendo en cuenta que, durante esos años, esa cifra era inferior al nivel de formación de capital bruto de cualquier país europeo en proceso de industrialización.

Frente a esta situación coyuntural en el mundo de los negocios madrileños, que habría supuesto hipotéticamente el germen de la crisis, estuvieron, como ya hemos indicado, una serie de problemas estructurales que no le fueron ajenos y que, bajo nuestro punto de vista, formaría la auténtica raíz del problema.

Tabla 1.- Principales Sociedades participadas por Salamanca (1844-1848)

Nombre (Actividad)	Periodo de Funcionamiento	Capital social nominal (desembolsado)	Tipo de Participación
Empresa de Arrendamiento de la Renta de la Sal (Arrendamiento de monopolios públicos)	1842-1847	6 mill/rs. (0'47)	- Asociado con Larios y Buschenthal el primer año - En solitario hasta 1847.
Empresa de Tabacos S.A. (Arrendamiento de monopolios públicos)	1844	100 mill/rs.	- Socio-Fundador.
Banco de Isabel II (Banco de préstamos y descuentos)	1844-1847	100 mill/rs. (100)	- Fundador y Consejero. - Participación: 7 mill/rs
Ferrocarril Madrid-Aranjuez (Ferrocarriles)	1846-1852	45 mill/rs. (45)	- Fundador y presidente. - Accionista mayoritario.
Cia Anónima del Ferrocarril de Langreo en Asturias (Ferrocarriles)	1846-1972	40 mill/rs. (40)	- Fundador y directivo - Participación: desconocida
Depósito General del Comercio y de la industria (Comercio, Giro y toda clase de negocios)	1846-¿	25 mill/rs. (¿)	- Fundador y consejero - participación: desconocida
Compañía Madrileña de Iluminación y Calefacción por Gas	1846-1848	¿	- Socio y Presidente
La Peninsular minera (Minería)	1846-¿	200 mill/rs.	- Fundador y consejero
Sociedad Mercantil Española (Operaciones mercantiles)	1846	200 mill/rs. (200)	- Fundador y consejero. - participación: 13'3 mill/rs.
Compañía de las minas de cobres y plomos de Linares(Minería)	1843-	7'2 mill/rs. (7'2)	- Fundador y Consejero - Prticipación: 0'6 mill/rs.
Fomento de la Pesca S.A. (Banco agrario e industrial)	1847	50 mill/rs. (¿)	- Fundador y Consejero - Participación: desconocida
La Propietaria S.A. (Construcción, Obras Públicas, anticipos al Gobierno; otros asuntos mercantiles)	1846-1847	100 mill/rs. (33'3)	- Socio y Consejero - Participación: desconocida
La Universal S.A. (Almacenes de tejidos, frutos coloniales, drogas, líquidos y frutos de país)	1847	200 mill/rs. (¿)	- Consejero
Canal de Urgell* (Canalización de aguas y transporte de mercancías)	¿	¿	- Asociado con Remisa*

Fuente: Otazu (1987); Tedde (2000), Martín Aceña (1993), Teresa Tortella (2000), García Venero (1948) y Hernández Girbal (1963).

*Esta Sociedad, cuyo autorización fue rebocada, es un antecedente inmediato de la futura sociedad del Canal de Urgell.(Información cedida amablemente por Josep Maria Ramon, de su Tesis doctoral en curso)

Por una parte, la errática evolución de la Hacienda pública española supuso un claro elemento distorsionador del mercado nacional de capitales. El sistema fiscal español, excesivamente arcaico y lleno de contradicciones, apenas podía recabar con un mínimo de eficiencia y equidad lo suficiente como para cubrir el capítulo de ingresos de los gobiernos de esos años⁶³. Ante esta tesitura, el Estado recurrió masivamente a emisiones de deuda y al auxilio de prestamistas internacionales ocasionales y del Banco de San Fernando, que se volcó en la financiación de los déficits, públicos desatendiendo totalmente el sector privado⁶⁴. De manera que el Estado estuvo durante décadas remunerando generosamente al sistema financiero por los capitales que no era capaz de obtener por sus medios, en una situación de grave competencia con los canales de financiación de las empresas.

Por otro lado, no hay que menospreciar la incidencia de otros problemas estrictamente monetarios, algunos heredados y otros acrecentados por la aptitud de los gobiernos españoles del Siglo XIX ante la moneda, en cuyo manejo pesaron más los afanes recaudatorios del señoreaje que una auténtica política monetaria, acorde con las necesidades de cada coyuntura económica. Una mala política de fomento de las acuñaciones y unas paridades desequilibradas con los países de nuestro entorno incentivaron la tesaurización de los particulares y, a pesar de los antecedentes, fomentó

la salida masiva de moneda de oro y plata, un problema endémico de la economía española desde fines del siglo XV. Unido a este factor, el balance comercial constantemente deficitario potenció la salida de numerario, por lo que no faltaron las veces en la que el Tesoro tuvo que acudir directamente al extranjero a adquirir ingentes cantidades de pasta para la acuñación⁶⁵.

Ante esta falta de capital líquido, o de mercados específicos para obtenerlo, los nuevos capitalista recurrieron a la creación de entidades especializadas con las que financiarse. En la Ciudad Condal nacería el Banco de Barcelona y en Madrid, hasta 19 nuevas entidades, destacando por su tamaño y actividad el Banco la Unión, el Banco de Fomento y Ultramar, las Sociedad el Iris y el Banco de Isabel II⁶⁶. El resultado de esta súbita multiplicación del tejido financiero fue un incremento significativo de la masa monetaria que, aunque siempre estuvo por debajo de la demanda real de capital, al menos alivió la situación⁶⁷.

Para cubrir el déficit de capital circulante que aún quedaba, los inversores optaron por combinar operaciones clásicas de descuento comercial con otras de crédito encadenado. Aunque muchas de éstas últimas no mostrarían demasiada ortodoxia en sus formas. Algunos bancos comenzaron a prestar cantidades importantes de dinero con la garantía de sus propias acciones o los valores con los que especulaban, sin calcular el riesgo que podía suponerles una repentina bajada de las cotizaciones o una paralización del mercado. El propio Salamanca fue uno de los que más abusó de esta práctica, ya que había convencido a la Junta del Banco de Isabel II para que aceptara sus acciones del Ferrocarril de Aranjuez como garantía de sus prestamos semestrales en el Banco. Estas acciones, que todavía no estaban del todo desembolsadas, se aceptaron en todo su valor nominal, por lo que Salamanca pudo obtener por unos meses créditos muy superiores a las cantidades que estaba dando en garantía⁶⁸.

b) Colapso en los negocios.

La situación pudo mantenerse con cierta holgura hasta el verano de 1846, cuando sobrevino una crisis financiera en Inglaterra y Francia, debida a una brusca subida en el precio de la plata⁶⁹. A partir de ese momento la progresiva desaparición de plata de la circulación comenzó a generar una imparable deflación de precios y un rápido enfriamiento de todo tipo de negocios⁷⁰. El fenómeno tomó dimensiones preocupantes durante el otoño de 1846, cuando las operaciones financieras se fueron haciendo cada vez más difíciles, en tanto que comenzaron a escasear compradores de títulos que justificaran las garantías y empezó a notarse la carencia de efectivo, que el Gobierno apenas pudo paliar con medidas muy pobres⁷¹.

El ferrocarril de Aranjuez demostró una efímera resistencia a los primeros síntomas de la crisis. En enero de 1847 había podido completar sin problemas la mitad de su capital social, pero en abril, cuando la Junta de Gobierno solicitó a los accionistas el siguiente plazo por las acciones, una buena parte de los socios capitalista anunció su incapacidad de hacer frente a los pagos. La Junta intentó hacer efectivas entonces las acciones de los morosos, pero no encontró compradores, por lo tuvo que comenzar gestiones para obtener créditos, que resultaron igualmente infructuosas. De manera que Salamanca tuvo que hacerse cargo de los pagos pendientes para no ver paralizada la obra⁷².

La situación era ya insostenible para la mayoría de los negocios. Las primeras quiebras habían acrecentado la inquietud entre la clase empresarial y la desconfianza, como una bola de nieve, llegó al público, que empezó a retirar masivamente sus ahorros de la bolsa y los bancos. Fue entonces cuando el minúsculo mercado financiero madrileño terminó finalmente por colapsarse.

La sensación de pánico se expandió rápidamente y buena parte de la opinión pública culpó de la crisis a las sociedades anónimas y la especulación que había podido generar la proliferación de operaciones a plazo. El gabinete conservador se hizo eco y participó de este juicio, de manera que comenzó a tomar una serie de medidas para acabar con la situación, que resultaron ser totalmente contraproducentes: En un primer momento se redujo drásticamente por ley el número de agentes de cambio y bolsa y se prohibieron expresamente las operaciones a plazo y la creación de nuevas sociedades por acciones⁷³; para, a continuación, comenzar a preparar una nueva legislación, restrictiva con la sociedades anónimas⁷⁴. Todo ello sin plantearse en ningún momento el exigir responsabilidades a los supuestos agiotistas o ejercer medidas de salvamento, como una paralización temporal de las operaciones o alguna medida para potenciar el crédito y expandir la masa monetaria, como sí se estaba haciendo en Francia y Gran Bretaña⁷⁵.

c) Actitudes extremas ante la reacción conservadora.

El grupo duro de las finanzas de Madrid, formado por los bolsistas, banqueros y comerciantes, y representado políticamente por el grupo “Puritano”, observó con tremenda preocupación los planes del ejecutivo y llegó a la conclusión de que estas últimas propuestas requerían una respuesta inmediata, no tanto para salvar inversiones en particulares⁷⁶ como todo un sistema económico en formación, al que se estaba condenando a una postración absoluta e indefinida.

Los “puritanos”, encabezados por Salamanca, tuvieron que maniobrar con rapidez antes de que se aprobara en las Cortes el proyecto de Roca Tugores⁷⁷, donde el grupo estaba en minoría. Con la ayuda de Serrano y las más que posible intermediación de la Reina madre y su marido, convencieron a Isabel II de que retirara la confianza al gabinete Sotomayor y nombrara otro gabinete presidido por Pacheco, que se hizo efectivo el 18 de marzo de 1847.

Salamanca, se guardó para sí la cartera de Hacienda, desde donde proyectó dos medidas urgentes para superar la crisis: una primera para controlar la proliferación de sociedades anónimas por acciones, a las que se exigiría una autorización expresa para su creación y la suscripción de un mínimo del 50% del capital social (R.O. de 15 de abril de 1847)⁷⁸ y una reforma monetaria de urgencia, que devaluó el real a una paridad que pudiera por fin frenar la salida de numerario y mejorar la posición comercial del país hacia el exterior (R.O. de 31 de mayo de 1847)⁷⁹.

d) La derrota de los postulados “puritanos”.

Poco tiempo tendría Salamanca para comprobar la efectividad de sus medidas. Tan solo seis meses después de su llegada, la aventura de los puritanos concluyó con la famosa escena de Narvaez disolviendo personalmente a gritos (y según algunos, sable en mano), la reunión del consejo de Ministros, el 4 de octubre de 1847⁸⁰.

Desplazados los puritanos del poder, el nuevo gabinete ultraconservador se propuso concluir su proceso de regresión legislativa exactamente donde lo habían dejado. Las medidas monetarias de Salamanca no sobrevivieron ni una semana al cambio de gobierno⁸¹ y en enero de 1848, tras unas rápidas discusiones parlamentarias, se publicó definitivamente una nueva ley de sociedades, que decapitaba al sistema capitalista en España. Desde ese momento quedaba prohibida la creación de cualquier sociedades anónima o comanditaria que no demostraran debidamente su utilidad pública, excluyéndose las bancarias y las ferroviarias, las cuales, por añadidura, quedaban expuestas a la arbitrariedad del gobierno en cuanto a su formación y su continuidad, sin derecho alguno a garantías judiciales⁸².

La situación se tornó extremadamente delicada para Salamanca y los suyos, que empezaron a sumar imponderables. Remisa falleció el mismo mes de octubre, según muchos por el disgusto que le produjo la crisis, y Buschenthal se vió obligado a declararse en quiebra en diciembre, como luego harían otros cercanos suyos como José Safont o Fagoaga⁸³. Hasta el propio Salamanca y su ferrocarril de Aranjuez se encontraron con un falta absoluta de liquidez. Para salir adelante el banquero tuvo que tomar algunas medidas de urgencia, que incluyeron la venta a la casa Real de buena parte de su colección de cuadros, a cambio de las 2.802 acciones que poseía Isabel II del ferrocarril de Aranjuez, de manera que, al menos, la sociedad se ahorrara el pago buena parte de los intereses estatutarios y se permitiera maniobrar a la dirección con la práctica totalidad de la acciones de la empresa en cartera⁸⁴.

Pero sus problemas no habían quedado ahí, ya que el gobierno de Narváez había decidido empezar una campaña de limpieza política en la que se liquidaran las responsabilidades de la crisis y del ministerio anterior, tomándole a él como principal “cabeza de turco”. El 31 de diciembre de 1847 un grupo de diputados afines al Gobierno presentó un pliego en el Congreso en el que acusaba a Salamanca de haber actuado con suma arbitrariedad en el ministerio, beneficiando claramente a sus socios y sus propios negocios, con el añadido de haber dejado en lamentable estado al nuevo Banco de San Fernando, al que se había obligado a absorber los pasivos del Ferrocarril de Aranjuez⁸⁵.

El asunto se convirtió en uno de los mayores escándalos político-financieros de la época y el banquero tuvo que escuchar graves acusaciones en su contra en el Congreso⁸⁶. En cualquier caso, el desarrollo de los acontecimientos dan a entender que se trataba de un maniobra realizada de cara a la galería. La prueba de que no había otro objetivo que defenestrar políticamente a Salamanca y sus aliados fue que no hubo ningún desenlace formal al proceso⁸⁷. Quizás, el ala radical del partido conservador temía que se airease la relación de algunos políticos, ahora en el gobierno, con algunas operaciones especulativas durante los años anteriores. Incluidos entre ellos, como ya indicamos, Narvaez, presidente del ejecutivo, y el entonces presidente del Congreso Alejandro Mon, cuñado precisamente de Pidal, la cabeza visible del grupo acusador.

Derrotados en las Cortes y desacreditados de cara al público, los puritanos organizaron un conspiración militar a la desesperada para derrocar a Narvaez y recuperar el poder, que fracasó estrepitosamente. Salamanca tuvo que huir entonces a toda prisa de Madrid y exiliarse en Francia. Estamos en el mes de junio de 1848.

4.- La adaptación de Salamanca a la Revolución Conservadora.

a) Rehabilitación financiera y terminación de la Línea de Aranjuez.

El ferrocarril de Aranjuez quedó, como el resto de los negocios de Salamanca, paralizado, tan solo con las labores de explanación terminadas y con ingentes cantidades de material almacenadas. El Gobierno se vio obligado a intervenir, haciéndose cargo del cuidado de las instalaciones y del pago de las letras pendientes por las locomotoras belgas que estaban comprometidas. Todo, en un intento de que, al menos, no se perdiera la inversión realizada⁸⁸, en la que estaban interesadas ya demasiadas instituciones⁸⁹.

Salamanca estuvo 16 meses en el exilio y volvió amnistiado por el propio Narváez, en noviembre de 1849. Ahora, olvidada su mala experiencia en la arena política, su única idea era recuperar el ferrocarril de Aranjuez y terminar cuanto antes las obras⁹⁰. Para conseguirlo, el banquero tuvo que reunir toda la influencia y la capacidad de persuasión que le quedaba para que se le concediera una prórroga de 9 meses para concluir los trabajos⁹¹ y sus mejores oficios para conseguir convencer al Ministerio de Hacienda⁹² para que le levantara la intervención sobre las instalaciones y al Banco de San Fernando, para que le devolviera las acciones depositadas en garantía⁹³.

Sin saberse bien cómo, el banquero malagueño logró recomponer sus cuentas y reiniciar las obras del Ferrocarril de Aranjuez. Que en esta ocasión estarían dirigidas en las cuestiones técnicas por el ingeniero Eugène Flachet y Miranda⁹⁴. Las obras concluyeron finalmente el 9 de febrero de 1851, con una fiesta solemne y multitudinaria, que se convirtió seguramente en una de las celebraciones más fastuosas que conocieron los madrileños contemporáneos.

b) Nuevos proyectos ferroviarios.

El año 1851 trajo el primer gran triunfo ferroviario de Salamanca y también grandes cambios en el entorno político, que le ayudarían a recuperar nuevamente el protagonismo absoluto de la promoción de proyectos ferroviarios a gran escala en España.

Tras el abandono de Narvaez de la presidencia del ejecutivo, en enero de 1851, Bravo Murillo había accedido al poder con la idea de resolver por las bravas y a través de una auténtica “revolución desde arriba” de corte personalista, lo que él consideraba los grandes problemas del país. Su arrolladora iniciativa tuvo como consecuencia un rosario de leyes e iniciativas que prácticamente abarcaron todos los aspectos de la gestión pública. Entre ellas destacarían las leyes de reorganización de la Administración, la instauración obligatoria de la contabilidad nacional y sus polémicas medidas de resolución de la deuda del Estado, que incluyeron su controvertido arreglo de 1851 y la creación de la Caja General de Depósitos⁹⁵. En relación al ferrocarril, Bravo Murillo tomó una política, si cabe, más intervencionista, con la salvedad de que en ella primó aún más la improvisación y la arbitrariedad.

En los años previos, el Gobierno Narvaez había recibido duras recriminaciones en las cámaras por la lentitud del desarrollo ferroviario en España y el fracaso de la política de concesiones iniciada con la ley de 1844⁹⁶. Como consecuencia de ellas, el propio Bravo Murillo había presentado en 1848 una ley por la que se arbitraban medidas para asegurar una rentabilidad mínima a las inversiones en curso y se

expresaba la firme convicción del Estado para tomar las riendas de la construcción ferroviaria, de no darse iniciativas particulares. El proyecto de Bravo Murillo no pudo ver la luz, a causa del cierre de las cortes, pero salió adelante uno similar el 20 de febrero de 1850, patrocinado por el ministro Seijas Lozano, por el que se establecía claramente una garantía del 6% de interés en las inversiones ferroviarias y un plan general de ferrocarriles, en el que se concretaban claramente las líneas que debían concederse en lo sucesivo; aunque no se refería a la posible intervención del Estado en la construcción⁹⁷.

Ya en la presidencia del ejecutivo, Bravo Murillo quiso dar un espaldarazo a la política ferroviaria, con la creación de un ministerio específico de Fomento y la firme voluntad de acelerar como fuera la construcción ferroviaria. A partir de este momento, los supuestos deseos del jefe del ejecutivo y sus ministros, Fermín Arteta y Mariano Miguel Reinoso, se confundieron en el tiempo con los de los promotores ferroviarios y, muy especialmente, con los del propio Salamanca, que maniobró con gran habilidad frente a ellos para convencerles de que su acción debía ser la única de entidad para hacer triunfar el proyecto. De no haber sido así no se entiende el apoyo incondicional que aportó el Gobierno a sus continuas propuestas, que se saldaron, en la mayor parte de las ocasiones, con decisiones irregulares más que reprochables.

El 21 de junio de 1851 Salamanca solicitó al Gobierno la concesión de la línea de Aranjuez a Almansa y una ayuda de 220 millones de reales para construirla⁹⁸. El Gobierno recibió la propuesta y la presentó como suya al Congreso, donde la oposición detectó fuertes contradicción con la ley en vigor. Reinoso preparó entonces un nuevo proyecto de ley ferroviario, que modificaba el anterior en lo necesario para conceder libertad absoluta al ejecutivo en la concesión de líneas y ayudas⁹⁹. Sobre la marcha, se sacó a subasta el tramo hasta Almansa, que se concedió a Salamanca, después de ciertas irregularidades, el 19 de diciembre, con una subvención en 190 millones de reales¹⁰⁰.

Tan solo un mes más tarde de conseguir la línea a Almansa, y sin haber iniciado aún las obras¹⁰¹, Salamanca se dirigió de nuevo al ministerio, solicitándole que le comprara la línea ya construida de Madrid Aranjuez, dada sus necesidades financieras. Sorpresivamente, el Gobierno accedió a la operación por un pago de 60'2 millones de reales en deuda, quedando como arrendatario de la misma el propio Salamanca, a cambio de 1'5 millones de reales al año¹⁰².

A partir de entonces, el financiero repitió esta operación con las concesiones de Madrid a Irún, Socuéllamos a Ciudad Real y de Córdoba a Málaga, en las que, si se observa con detenimiento, siguió actuó con una estrategia bien calculada: en primer lugar proponía la construcción de una línea, dando muestras de suficiencia a la hora de rebajar sus pretensiones económicas; una vez conseguida la concesión y la ayuda, Salamanca solicitaba sucesivas mejoras en la adjudicación o la financiación, que intentaba justificar con realizaciones en otras líneas. De manera que nuestro personaje, pudo iniciar sucesivas obras sin apenas capital, financiándolas con las sucesivas subvenciones y ayudas que recibía para distintas líneas.

El único proyecto que se diferenció algo de lo anterior sería el del tramo de Almansa a Alicante. Éste se concedió al Marqués de Rioflorido en septiembre de 1852, nuevamente subvencionados con una substancial suma, y fue cedido por este a una compañía en la que, precisamente, Salamanca participaba y actuaba como constructor¹⁰³.

Tabla 2.- Subvenciones recibidas por las líneas ferroviarias controladas por Salamanca en títulos de deuda (1853-1854),

Fecha de emisión	Línea beneficiada	Valor nominal (reales)
29-1-1853	Madrid-Aranjuez	3.100.000
18-10-1853	Aranjuez-Almansa	94.000.000
4-2-1854	Aranjuez-Almansa	17.500.000
5-4-1854	Alicante-Almansa	6.000.000*
17-4-1854	Socuéllamos-Ciudad-Real	8.830.000
Total		129.430.000

Fuente: Artola (1978), pág. 347.

* En los meses siguiente esta cifra se amplió a 15 millones .

Las sucesivas decisiones de Bravo Murillo y Reinoso a favor de Salamanca crearon una fuerte crispación entre las fuerzas políticas y la opinión pública. Por una parte, no se entendía cual era el criterio adoptado en la concesión de las ayudas, ni el cálculo de su cuantía. Por otro lado, no se podía aprobar la forma como estaban cediéndose la líneas, sin ningún criterio de red y basándose en líneas independiente y hasta contradictorias entre sí. En cuanto a la excepcional venta de la línea de Aranjuez, el problema no estaba solo en si la línea de Aranjuez se pagaba o no justamente, sino en saber por qué no se hizo lo mismo con las demás líneas ya construidas¹⁰⁴, que también tuvieron problemas de rentabilidad y porqué se hizo contra los contundentes argumentos del consejo de Real¹⁰⁵.

6.- Salamanca y el programa ferroviario progresista.

En cualquier caso, la Revolución Progresista de julio de 1854 supuso el fin del segundo proyecto ferroviario de Salamanca y cierre lógico a un régimen político con pocos apoyos, que había degenerado progresivamente en medio de fuertes contradicciones y corruptelas internas. Los gobiernos de Roncali, Lersundi y Sartorius carecieron, por añadidura, de la energía de Bravo Murillo y su incapacidad manifiesta para imponer sus decisiones les obligó a suspender las Cortes, que estuvieron prácticamente tres años suspendidas, e imponer un rígida censura de prensa, que generó en un clima de constante enfrentamiento político, que caminaba inexorablemente hacia una enorme crisis institucional.

Cuando saltó la revuelta popular, la situación subsiguiente no fue ajena a los acontecimientos de 1848 y, de hecho, trajo algunas escenas parecidas a las de entonces, aunque con condicionantes bien distintos: la muchedumbre, que consideraba a Salamanca el mayor símbolo de la corrupción del régimen moderado, atacó su casa y quemó buena parte de su mobiliario. Nuestro personaje tuvo que huir de nuevo de Madrid, pero esta vez no hacia el extranjero, sino simplemente hasta Albacete.

A la vuelta de su segundo “exilio”, que duró algo más de un mes, el gobierno progresista le obligó a devolver lo recibido por la venta del tramo de Aranjuez y a regularizar todas sus concesiones, manteniendo tan solo aquellas que tenían iniciadas o en explotación, es decir: la línea concluida de Madrid a Almansa y el tramo por construir hasta Alicante¹⁰⁶

Sin embargo, el banquero, que ya estaba a vueltas con su proyecto de ensanche de Madrid, supo nuevamente convertir su derrota en victoria: en septiembre de 1855 ya había acordado con los Rothschild y los directivos del ferrocarril Gran Central francés un pre-acuerdo de venta de sus concesiones de Madrid al Mediterráneo¹⁰⁷. Siempre habilidoso negociando, Salamanca, supo aprovecharse de las prisas de los Rothschild por consolidar su proyecto ferroviario en España; Sobre todo tras el repentino desembarco en España, en diciembre de 1855, de la casa Pereire, el rival más importante de los Rothschild en Europa en cuestiones financieras y ferroviarias. De manera que, con la amenaza de romper el pacto, les terminó vendiendo la línea completa, de Madrid a Alicante, a un precio de 170.000 francos por cada uno de sus 456 km., más la subvención de tramo de Almansa a Alicante¹⁰⁸, que se quedó con la excusa de necesitar fondos extraordinarios para concluir la línea. Finalmente y tras varias discusiones, la línea se entregó el 12 de diciembre¹⁰⁹ y se pagó tal y como quiso el banquero malagueño, por lo que, en total, el beneficio neto final por la venta de la línea de Alicante fue de 21.994.001 de reales¹¹⁰. Lo que no sabemos es si Salamanca repartió o no con el resto de los accionista de la Sociedad Almansa-Alicante la subvención¹¹¹.

7.- Algunas reflexiones, a modo de conclusión.

La sorprendente sucesión de acontecimientos que se produjeron en torno a un activo tan relativamente pequeño como la línea de Aranjuez y en un periodo tan corto de tiempo nos muestra a las claras cómo se van expresando las carencias y las potencialidades de una economía en plena transformación, como era la española de mediados del siglo XIX. En la raíz del embrollo estuvieron buena parte de las realidades con las que se encontró Salamanca en su empresa, las cuales, pueden llevarnos a ciertas conclusiones generales sobre los problemas de las primeras construcciones ferroviarias en España.

a) ¿Fue el capital una restricción para la construcción ferroviaria?

En primer lugar, la experiencia de Salamanca nos hace inferir en que la carencia de capital y de instituciones para gestionarlo sí que supusieron un freno real a la inversiones ferroviarias en España. Probablemente el más importante de todos.

En el caso específico del ferrocarril de Aranjuez y sus sucesivas prolongaciones la tónica general fue de total insuficiencia por parte de los mecanismos de financiación habituales a la hora de colmar sus necesidades de instalación y explotación. No obstante, esta característica que no fue privativa de esta empresa, puesto que si comparamos las variables habituales para calibrar la movilización del ahorro nacional hacia la inversión productiva, tal como aparece en la tabla 3, nos encontramos con una serie de desequilibrios importantes.

Bajo nuestro punto de vista, la ausencia de la Bolsa de valores, como fuente de financiación de sociedades, sería de por sí un hecho suficiente definitivo per se, como para explicar el fracaso de las diferentes iniciativas ferroviarias. Desde esta perspectiva, sería bastante ingenuo suponer que España podría haber desarrollado un esfuerzo ferroviario, a la alturas del resto de países pioneros, sin contar con los mercados de capitales que ya existían allá y en los que sí estaban incorporados los valores de las empresas industriales y ferroviarias.

Por añadidura, si tomásemos las cifras disponibles de acumulación de capital, observamos la evidente desconexión entre la variables ahorro institucionalizado e inversión. El ahorro en instituciones financieras, en su forma más simple y casi única en esta época de las cuentas corrientes, supuso una parte exigua de lo que sería la inversión ferroviaria, lo que no haría más que confirmar la necesidad de estas empresas de buscar fondos a través de la autofinanciación y los mercados informales de capital.

Tabla 3.- Variables macroeconómicas frente al la inversión ferroviaria en España (1850-1864)
(cifras en millones de pesetas corrientes)

Año	PIB AL COSTE DE LOS FACTORES	AHORRO				FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL FIJO			"INVERSIONES" ALTERNATIVAS	
		Cuentas corrientes BE	Cuentas corrientes Otros Bancos	Cuentas en Cajas de Ahorro	Depósitos de la CGD (a)	Inversión total (b)	Inversión ferroviaria	% inversión ferroviaria sobre el total	Ventas de propiedades y derechos del Estado	Recursos extra. del Tesoro
1845	-	17	-	1,3	-	(82)	0,50	-	0	-
1846	-	-	-	1,6	-	(485)	0,49	-	0	-
1847	-	11,35	-	1,8	-	(38)	1,93	-	0	-
1848	-	1,1	-	1,3	-	(12)	2,00	-	0	-
1849	-	7	-	1,7	-	-	3,92	-	0	-
1850	4.303	13	-	1,7	-	103,3	5,58	5,4	0	3
1851	4.407	19	-	2,0	-	119,0	6,88	5,8	3	4
1852	4.036	26	-	2,2	6,6	104,9	10,06	9,6	3	3
1853	4.903	17	-	2,6	22,8	132,4	20,43	15,4	3	0
1854	4.926	18	-	1,9	16,7	128,1	20,84	16,3	4	13
1855	5.281	30	-	2,2	11,6	121,5	20,64	17,0	4	81
1856	5.454	41	15	3,4	18,0	174,5	22,83	13,1	28	65
1857	5.685	34	17	3,3	32,7	250,1	26,92	10,8	17	60
1858	5.668	45	18	3,4	50,7	334,4	33,40	10,0	20	15
1859	5.708	57	25	3,8	86,2	331,1	34,15	10,3	31	16
1860	6.200	43	26	4,3	260,1	483,6	182,17	37,7	44	77
1861	6.326	36	18	5,0	218,4	613,6	188,55	30,7	52	65
1862	6.649	55	18	5,6	381,0	591,8	172,16	29,1	73	2
1863	6.806	57	19	5,8	472,4	653,4	162,40	24,9	77	30
1864	6.966	22	16	6,1	375,1	606,0	119,97	19,8	12	376
1865	7.005	22	21	5,0	354,4	406,3	92,12	22,7	72	65
1866	6.655	18	29	5,0	342,7	332,8	68,60	20,6	83	3
1867	6.921	47	33	4,8	333,0	339,1	77,12	22,7	82	206
1868	6.629	29	29	-	236,6	298,3	65,66	22,0	78	286

Fuentes: Prados (1995); García Ruiz (1996), pag. 246-247; Martínez Soto (2000), Tedde (1999) pp. 251, Gonzalo González (1981), pp. 455; Carreras (1997); Fundación BBV (1999), Comín (1989), pp. 411-412.

(-) sin datos disponibles

(a) La Caja General de Depósitos no empezó a operar hasta 1852

(b) Las cifras de 1845-1845 son un agregación de los capitales desembolsados en sociedades escrituradas en los registros mercantiles de Madrid y Barcelona, recogidos, respectivamente, por Martín Aceña (1993) y Vicens y Llorens (1972). Desde 1850 representan las cifra totales de inversión, recopiladas por Carreras (1997)

Por otra parte, en relación a la posibilidad de haber movilizado otros capitales ociosos, como lo procedentes de la desamortización y la deuda pública, nos parece un ejercicio de difícil concreción. Con respecto a los primeros creemos que se ha podido sobredimensionar incluso su importancia. Como puede observarse en la columna correspondiente ("Ventas de propiedades y derechos del Estado") las cifras de la desamortización de tierras parecen escasas, incluso para los años de mayores ventas, como para haber colmado las necesidades del primer trazado ferroviario. No así en el caso de los capitales detentados u obtenidos para las arcas públicas fuera de la imposición, bien en forma de Deuda (columna "Recursos extraordinarios de Tesoro") o los Depósitos de la Caja General de Depósitos. Como puede comprobarse, con estos

últimos se podrían haber financiado el trazado ferroviario de los primeros años, aunque esto hubiese exigido una privación de fondos para un Estado, ya en quiebra técnica, que no vemos factible.

De cualquier manera, hay que insistir en el problema de la rentabilidad del ferrocarril frente a sus inversiones alternativas. Con respecto al inversor conservador, la inversión en tierras no tiene rival en un contexto económico sumamente ruralizado como el español de entonces. Frente a ello, el ferrocarril solo hubiera incentivado a los rentistas habituales en deuda si sus promociones hubieran demostrado en algún momento posibilidades de rendir dividendos como mínimo similares a éstos a mediados del siglo XIX. El papel del Estado, que en su forma más habitual daba un interés nominal del 3%, cotizaba en todo este periodo entre el 30 y el 20% de su nominal, con lo que rendían un interés real entre el 9 y el 12%. Es, por lo tanto, difícil pensar que, desde el punto de vista de la racionalidad de los inversionistas, éstos hubiesen preferido ceder sus capitales a un activo tan inestable y lento de amortizar como el ferrocarril frente a una alternativa tan relativamente segura, rentable y fácilmente liquidable como la deuda. De manera que hay que volver a insistir en la dimensión que tomó el efecto expulsión de capitales privados hacia el Estado en detrimento de los sectores productivos.

b) ¿Fue la legislación un factor de atraso?

Un análisis rápido de las legislaciones ferroviarias muestra desequilibrios paradójicos en su evolución, debido a que los políticos bascularon desde la total despreocupación a un exceso de celo a favor de esas iniciativas, el cual, en cualquier caso, no compensó las ineficiencias de un mercado de capitales inexistente y la falta de iniciativas consistentes.

Indudablemente, la ley de 1848 supuso un freno insostenible a la creación de un tejido empresarial moderno y, especialmente, a la promoción ferroviaria. El daño estaba hecho y perduró varios años, a pesar de los intentos de dar una cierta excepcionalidad a estas últimas. Bajo nuestro punto de vista, fue una ilusión de los gobiernos liberales el pensar que legislaciones que exceptuaran al ferrocarril de las restricciones de la ley del 48 podía ser en sí misma un revulsivo para el desvío de capitales hacia la construcción ferroviaria. Este aserto, tampoco nos parece que se demuestre a partir de la legislación de 1855, cuando se produjo el boom ferroviario en España; aunque sea fácil argumentar en esta línea a causa de ciertas coincidencias cronológicas (Ver una comparación de iniciativas y construcciones ferroviarias concluidas en España en los distintos periodos legislativos en la tabla 4)

En su momento, los Gobiernos progresistas pensaron que la publicación de la ley de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855¹¹² debía dar la señal de inicio a una frenética carrera por hacerse con la concesión de los mejores tramos y combinaciones de líneas por toda España, frente a un sinnúmero de planificaciones y legislaciones estériles anteriores. Sin embargo, aunque el planteamiento adoptado no era del todo erróneo, no por ello tenía que imponerse a corto y medio plazo.

Es un hecho fácilmente contrastable que durante los meses que siguieron a la promulgación de esta ley la apatía inversora siguió siendo la tónica general. El gobierno recibió numerosas peticiones de pretendientes desconocidos para estudiar la viabilidad de numerosas líneas, sin propuesta alguna en firme¹¹³. En todo un semestre tan solo

salieron a subasta los tramos Madrid-Valladolid-Burgos-Ebro¹¹⁴, de la línea que debía llegar hasta Irún, el Madrid-Zaragoza¹¹⁵ y el Sevilla-Jerez¹¹⁶; unas líneas que, en todos los casos, ya habían estado licitadas y habían tenido concesionarios previos. Tan solo se concedió definitivamente una línea en lo que restaba de año, la Barcelona-Zaragoza, la cual, sin embargo, se sujetó a la ley de 1844¹¹⁷. Nada parecía indicar entonces a que nos encontráramos ante un cambio significativo en el proceso de construcción ferroviaria y, ni mucho menos, que éste tuviera un carácter explosivo. Lo más, parecía que se había iniciado una nueva cuenta atrás en la construcción ferroviaria, con criterios que, al menos, aseguraban una menor discrecionalidad en las concesiones y más realismo en las ayudas, pero con pocas perspectivas de salir a medio plazo del lento caminar de los último decenios.

Sin embargo, como ya hemos demostrado en otro lugar en extenso¹¹⁸, a fines de 1855, seis meses después de la publicación de la ley, se produjo una importante punto de inflexión en los acontecimientos. Un auténtico cataclismo en el entorno de los negocio ferroviario en España, que no vendrá dado tanto por el esfuerzo de las instituciones políticas o privadas españolas como a consecuencia de las estrategias empresariales de grupos inversores extranjeros muy determinados y de una coyuntura de franca recuperación de las economías de nuestro entorno que se concretan en ese momento¹¹⁹. De no haber existido esta traslación súbita de esta competencia, fundamentalmente entre los Rothschild y los Pereire, muy posiblemente se habría seguido construyendo en España al mismo ritmo cansino que en los años anteriores, a pesar de las facilidades que daba la ley. Por lo tanto, sin pretender invalidar la influencia positiva de las legislaciones ferroviaria de 1855, y la posterior bancaria, en la construcción ferroviaria hay que insistir en que, aunque ésta la favoreció, su aplicación no bastará por sí mismas para generar el primer y más importante tirón de la inversión de nuestra historia

c) **¿Faltó espíritu empresarial?**

La carencia de capital y la confluencia de múltiples impedimentos normativos por parte del Estado habrían sido, por sí mismos, elementos sobrados para justificar la imposibilidad de generar actividades empresariales modernas en España. Sin embargo, parece que éstos no fueron elementos suficientes como para paralizar la actuación de Salamanca que, en el ámbito de las difíciles promociones ferroviarias, sí pudo llevar adelante sus empresas a lo largo del periodo estudiado. Y ahí es donde residiría su excepcionalidad.

La tabla siguiente nos muestra como Salamanca tomó parte en la mayor parte de las realizaciones ferroviarias en España, tanto en la época de máxima liberalización como en los años en los que se hizo más complicado aunar esfuerzos de cara a la inversión, por las razones anteriormente indicadas. Este hecho, no haría sino confirmar aún más su capacidad de ir amoldando su estrategia a las posibilidades que le iban otorgando las sucesivas legislaciones y entornos económicos; incluso con posterioridad al desembarco del capital extranjero, en las que siguió siendo uno de los actores principales de la construcción ferroviaria en España.

Tabla 4.- Evolución de la construcción ferroviaria en España en relación a los diferentes procesos legislativos (1829-1864).

		Sin legislación específica (1829-1844)	Ley de 31-12-1844 (1845-1850)	Ley de 20-2-1850 (1850-1854)	Ley de 3-6-1855	
					(1854-1855)	(1856-1864)
Concesiones otorgadas	Número	9	25	14	0	¿
	Longitud total.	714 km. (aprox.)	6.665 Km.	2.885 Km. (aprox.)	0 Km.	4.733 km.
Sociedad constituidas*		0	2	13	0	21
Capital invertido (Mill. Ptas.)		0	8,84	42,95	41,48	942,55
Construido en el periodo	Total	0 km.	28 km.	241 km.	107 km.	3.551 km
	Por iniciativa de Salamanca	0 km.	0 km.	149 km.	130 km.	655 km.***
Líneas en construcción**	Total	0 km.	49 km.	312'6 Km.	¿	¿
	Por iniciativa de Salamanca	0 km.	49 km.	80 km.	177 Km.	240 km.***
Líneas totales en uso**	Total	0 km.	28 km.	269 km.	440 km.	3.991 km.
	Por iniciativa de Salamanca	0 km.	0 km.	149 km.	276 km.	934 km.***

Fuentes: Casañas (1977) pág. 48, Moreno (1981); Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1931), Cordero y Menéndez (1978), pág. 264, Casares (1973), Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), Vol. 1, pág. 42, Hernández (1980), pág. 235 y García Venero (1948), pp. 199 y 210-212.

* Solo sociedades con todo o parte del capital definitivamente liberado.

** al finalizar el periodo.

*** En nombre de MZA (1.058 km. Construidos o en construcción) o en la Cía. Zaragoza-Pamplona (hasta Alsasua=295 km.)

La falta de otras iniciativas significativas a lo largo del periodo nos llevan a dar la razón a Tortella, en tanto que faltó una clase empresarial en la España del momento. Salamanca, frente a la práctica inexistencias de competidores, aparece por tanto como una isla en el contexto económico de mediados del Siglo XIX, donde fue el único capaz de movilizar el capital, incorporar la técnica y de involucrar al Estado para acelerar un proceso que parecía estancado. Con un éxito sobresaliente desde el punto de vista de los resultados.

Bajo este punto de vista sí se encuentran algunos elementos de función empresariales en nuestro personaje, al menos en la medida en que fue capaz de introducir elementos de riesgo, innovación y captación de oportunidades de negocio.

Sin embargo, hay que señalar que los medios de los que se valió para llevar a cabo sus iniciativas son, como mínimo, reprochables en su forma. Salamanca, no solo abusó de los límites que le imponía el crédito, poniendo en riesgo otras iniciativas empresariales, sino que no dudó en suplantar poderes institucionales y ejercer el tráfico de influencias para alcanzar sus fines. Aplicar funciones empresariales a esta dinámica de hacer negocios sería tanto como justificar la corrupción administrativa como parte de las herramientas de gestión empresarial y del crecimiento económico y este no precisamente el objetivo de nuestra disertación.

Nuestros razonamientos van más en la línea de constatar que, a mediados del siglo XIX, España vivía en un nivel de subdesarrollo institucional incompatible con las reglas del juego del mercado, que se mostró tremendamente hostil a la creación de un tejido industrial moderno¹²⁰. En este contexto, parece evidente que la única posibilidad de aliviar la tremenda carga de costes transacción, que impedían la resolución de actividades empresariales, era recurrir a medidas de intervención en los órganos de decisión político-administrativos. Esta forma de actividad empresarial, insostenible en

el largo plazo para alcanzar un crecimiento sostenido, fue el precio que la economía española tuvo que pagar por el desarrollo de un liberalismo económico mal entendido, donde la clase dirigente se mostró casi siempre incapaz de imponer con decisión las normas que por sí misma generaba o copiaba de otras instituciones extranjeras y que siempre estuvo interesada en fomentar que un crecimiento económico lento y tremendamente conservador, que no distorsionara en modo alguno el status quo establecido.

Por otra parte, la actuación de Salamanca no hace sino constatar una pauta en la forma de desarrollar negocios que caracterizaría el entorno empresarial español hasta la bien avanzado el siglo XX y que llevarían hasta el extremo las compañías mineras, ferroviarias y eléctricas durante la Restauración. A diferencia de éstas, las iniciativas de Salamanca se adelantaron varias década en el tiempo y fueron algunos de los pocos acicates al cambio económico e institucional en los años más duros de la transición al capitalismo en España. En ese sentido algunos, a pesar de todo, seguimos pensando que, para nuestra desgracia, faltaron muchos “Salamancas” en la España del Siglo XIX.

Bibliografía

- ARTOLA GALLEGO, Miguel (ed.) (1978a).- *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. (2 Vol). Banco de España, Madrid.
- ARTOLA GALLEGO, Miguel (1978b).- “La acción del Estado” en ARTOLA, Miguel (ed.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol.1 pp 341-436.
- ARTOLA GALLEGO, Miguel (1986).- *La Hacienda del Siglo XIX. Progresistas y Moderados*, Madrid, Alianza/Banco de España.
- BERNAL LLORENS, Mercedes (2000).- “The crisis of 1847-1848 and the regulation of company accounting in Spain”, *Accounting History* (en prensa).
- CARRERAS, Albert (1997).- “La industrialización: una perspectiva a largo plazo”, *Papeles de Economía Española*, nº 73, pp. 35-60.
- CARRERAS, Albert (1999).- “Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas” en MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (Eds.) (1999).- *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 27-53.
- CASAÑAS VALLES, Magí (1977).- “El ferrocarril en España, 1844-1868. Consideraciones en torno a una crisis”, *Investigaciones Económicas*, nº 4, pp. 47-56.
- CASARES ALONSO, Aníbal (1973).- *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Instituto de Desarrollo Económico.
- CHANDLER Jr., Alfred D. (1987).- *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- COMÍN, Francisco (1988).- *Hacienda y economía en la España contemporánea (1800-1936)*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- COMIN, Francisco; MARTIN ACEÑA, Pablo (1996).- “Los rasgos históricos de la empresa en España: un panorama”, *Revista de Economía Aplicada*, vol. IV, nº 12, pp. 75-123.
- COMIN, Francisco; MARTIN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ, Miguel, y VIDAL, Javier (1998).- *150 años de los ferrocarriles en España*, Madrid, Anaya.
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1931).- *Actuación del Compañía durante los últimos 20 años, 1913-1931. Reseña histórica de la constitución y desarrollo*, Madrid, Sucesores de Rivadenegro.
- CORDERO, RAMÓN Y MENÉNDEZ, FERNANDO (1978).- “El sistema ferroviario español” en Artola (dir), *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*, Vol. 1, pp.163-338.
- DIAZ MARIN, Pedro (1999).- “El ferrocarril a Alicante: la gestión de un ayuntamiento moderado” en MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (Eds.) (1999) pp. 645-658.
- FONTANA, Josep (1977).- *La Revolución Liberal. Política y hacienda en 1833-1845*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- FUNDACIÓN BBV (1999).- *El “Stock” de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845-1997*, Bilbao, Fundación BBV.
- GARCÍA VENERO, Maximiano (1948).- “Historia anecdótica del ferrocarril en España” en AAVV, *Cien años de ferrocarril en España*, Madrid, Magisterio Español, pp. 1-359.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982).- *Ferrocarriles y cambio económico en España*. Madrid, Alianza.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989).- *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1999).- “Los transportes y el comercio interior en la España del Siglo XIX”, en Gonzalo Anes (Ed.), *Historia económica de España. Siglos XIX y XX*, Barcelona, Galaxia Gutenberg-Cículo de Lectores, pp. 223-249.
- GONZALO GONZÁLEZ, Leopoldo (1981).- *El Tesoro Público y la Caja General de Depósitos (1852-1868)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- HERNÁNDEZ, Telesforo (1980).- *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1855: José Campo y la Sociedad de FFCC de AVT (1852-1872)”*, Tesis doctoral, Universidad De Valencia. (Publicada en 1984, por el Ayuntamiento de Valencia).

- HERNÁNDEZ GIRBAL, Florentino (1963).- *José de Salamanca, Marques de Salamanca (El Montecristo Español)*. Madrid, ed. Lira.
- HOYO APARICIO, Andrés (2000).- “La evolución de la bolsa y las fluctuaciones de la economía española en el S. XIX”, en *La Política Monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el Siglo XIX, seminario en homenaje a Joan Sardá i Dexeus*. Ed. Universidad de Barcelona (En prensa).
- LÓPEZ GARCÍA, Santiago y VALDALISO, Jesus M^a (1997).- *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*. Madrid, Alianza.
- LÓPEZ-MORELL, Miguel A. (1999).- “El papel de los Rothschild en la construcción de los Ferrocarriles en España (1855-1874)”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (Eds.) (1999).- *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad.*, pp. 669-692. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MADRAZO, Santos (1984).- *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, 2 volúmenes, Madrid, Ediciones Turner.
- MARTÍN ACEÑA, Pablo (1993).- *La creación de sociedades en Madrid (1830-1848). Un análisis del primer registro mercantil*, Documento de trabajo de la Fundación Empresa Pública.
- MARTÍNEZ SOTO, Angel Pascual (2000).- “Las cajas de Ahorro españolas en el siglo XIX: entre la beneficencia y la integración del sistema financiero”, *Revista de Historia Económica*, (en prensa).
- MATEO DEL PERAL, Diego (1978).- “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”, en ARTOLA GALLEGO, Miguel (ed.) (1978b).- *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. (dos volúmenes). Banco de España, Madrid, Volumen 1, pp. 31-159.
- MORENO, J. (1981).- “El Camino de hierro de Madrid a Aranjuez: Primeras tentativas”, *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, tomo XVIII, pp. 1- 22.
- MORENO, J. (1999).- “El ancho de vía: un parámetro controvertido” en MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (Eds.) (1999), pp. 723-738.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (Eds.) (1999).- *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- NADAL OLLER, Jordi (1975).- *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, Ariel.
- NADAL OLLER, Jordi (1999).- “Industria sin industrialización”, en Gonzalo Anes (Ed.), *Historia económica de España. Siglos XIX y XX*, Barcelona, Galaxia Gutenberg-Cículo de Lectores, pp. 185-222.
- O’KEAN, José María (1989).- “Aportaciones a la Teoría Económica de la Función Empresarial”, *Boletín de Estudios Económicos*, vol. 44, n° 136, pp.126-149.
- O’KEAN, José María (1994).- “Empresarios y buscadores de rentas” en Universidad Santa María de la Rábida (serie Ciclos), Sevilla, Fundación El Monte.
- OTAZU Y LLANA , Alfonso de (1987).- *Los Rothschild y sus socios españoles (1820-1850)*. Madrid, O.HS.
- PASCUAL DOMENECH, Pere (1984).- “Ferrocarriles y colapso Financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista” *Moneda y Crédito*, n° 169, pp. 31-65.
- PASCUAL DOMENECH, Pere (1999).- *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*, Barcelona, Editions de la Universitat.
- SANTILLAN, Ramón de (reed. 1960).- *Memorias (1815-1856)*, Pamplona, Studium Generale. (2 vol.)
- SANTILLAN, Ramón de (1865).- *Memoria histórica sobre los Bancos de San Carlos, Español de San Fernando, Isabel II, Nuevo de San Fernando y de España*, Madrid, Tipografía de T. Fortanet. (Reeditado por el Banco de España en 1982).

- SARDA, Joan (1970).- *La política monetaria y la fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX*. Ariel, Barcelona.
- SUDRIA, Carles (1996).- “Los orígenes de la empresa Industrial: algunas reflexiones”, en Comín y Martín Aceña (ed.): *La empresa en la historia de España*, Madrid, Cívitas, pp. 61-72.
- TEDDE DE LORCA, PEDRO (1978).- “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)” en Artola (dir): *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*. Vol. 2, pp. 9-355.
- TEDDE DE LORCA, PEDRO (1994).- “Cambio Institucional y cambio económico en la España del Siglo XIX”, *Revista de Historia Económica*, nº 3, pp. 525-538.
- TEDDE DE LORCA, Pedro (1999).- *El Banco de San Fernando (1829-1856)*, Madrid, Alianza Editorial/Banco de España.
- TORRENTE FORTUÑO, Jose Antonio (1969)- *Salamanca, bolsista romántico*. Madrid, Taurus.
- TORRENTE FORTUÑO, Jose Antonio (1974)- *Historia de la Bolsa de Madrid*. (3 Vol.) Madrid, Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa.
- TORRES VILLANUEVA, Eugenio (1997).- “Funciones empresariales y desarrollo económico” en LÓPEZ GARCÍA, Santiago y VALDALISO, Jesus M^a (1997).- *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*. Madrid, Alianza, pp. 53-84.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1973).- *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el S. XIX*. Madrid, Tecnos.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1994).- *El desarrollo de la España contemporánea. Historia Económica de los Siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1996).- “La iniciativa empresarial, factor escaso en la España contemporánea” En Comín y Martín Aceña (ed.): *La empresa en la historia de España*, Madrid, Cívitas, pp. 49-60.
- TORTELLA CASARES, Teresa (2000).- *Una guía de fuentes sobre las inversiones extranjeras en España. (1780-1914)*, Madrid, Banco de España.
- VALDALISO, Jesús M^a y LÓPEZ, Santiago (2000).- *Historia Económica de la empresa*, Barcelona, Crítica.
- VICENS VIVES, Jaume y LLORENS, Montserrat (1972).- *Industrials y Politics del Seglo XIX*, Ed. Vincens Vives, Barcelona.
- ZUMALACARREGUI, Leopoldo (1952).- *El Banco de Isabel II y la crisis de la Banca de Emisión española de 1847*, Madrid, Gráficas Reunidas.

Apéndice 1.- Participaciones de José Salamanca en la promoción ferroviaria en España. (vía ancha)

Fecha de concesión	Concesión	Concesionario/s	Participación de Salamanca	Conclusión del proyecto	Destino final de la Línea
31-12-1844	Avilés-León (km.) (Con derecho a ampliar hasta Madrid)	<ul style="list-style-type: none"> Richard Keily Cede sus derechos a la Sociedad de Caminos de Hierro del Norte de España. 	<ul style="list-style-type: none"> Presidente de la Consejo Intermediario Financiero 	Caduca sin ser construido	Concluido por la Compañía del Noroeste en 1885
6-4-1845	Madrid-Aranjuez	<ul style="list-style-type: none"> José Salamanca Cede sus derechos a la Cía caminos de Hierro de Madrid-Aranjuez 	<ul style="list-style-type: none"> Presidente de la sociedad Accionista mayoritario Constructor. 	Concluida el 11-2-1851	Incorporada a MZA en 1856
22-2-1845	Madrid-Zaragoza-Pamplona-Barcelona	<ul style="list-style-type: none"> José Salamanca Enrique O'Shea William Jackson 	<ul style="list-style-type: none"> Socio. 	Caduca sin ser construida	<ul style="list-style-type: none"> Madrid-Zaragoza: Concluida por MZA en 1863 Pamplona-Zaragoza: concluida por Salamanca en Barcelona-Zaragoza: concluida por Girona en
4-9-1852	Almansa-Alicante	<ul style="list-style-type: none"> José Viudes, Marqués de Río Florido. Transpasa su derecho a la Cia del Ferrocarril. Almansa-Alicante el 25-3-1853 	<ul style="list-style-type: none"> Presidente. Accionista mayoritario. Constructor. 	Concluida el 15-3-1858	Incorporada a MZA en 1856
Septiembre de 1852	Málaga-Córdoba	<ul style="list-style-type: none"> José Salamanca 	<ul style="list-style-type: none"> Concesionario. 	Concesión anulada en 1855	Concluido por la Compañía Córdoba-Málaga en 1865
19-12-1852	Aranjuez-Almansa	<ul style="list-style-type: none"> José Salamanca 	<ul style="list-style-type: none"> Propietario. Constructor. 	Concluida el 17-11-1857	Incorporada a MZA en 1856
20-2-1853	Madrid-Miranda de Ebro o Haro (Con continuidad a Bilbao)	<ul style="list-style-type: none"> Sociedad pública Madrid-Bilbao. Cede a Salamanca sus derechos el 4-6-1852 	<ul style="list-style-type: none"> Constructor. 	Caduca sin construir	Concluido por la Compañía del Norte en 1863
Septiembre 1853	Ciudad-Real-Socuallamos	<ul style="list-style-type: none"> José Salamanca 	<ul style="list-style-type: none"> Concesionario 	Concesión anulada en 1855	La conexión de la línea del Mediterráneo con Ciudad-Real se hizo finalmente por Alcázar de S. Juan
17-7-1856	Castillejo-Toledo	<ul style="list-style-type: none"> José Salamanca Cede sus derechos a MZA 	<ul style="list-style-type: none"> Constructor. 	Concluida el 15-6-1858	Incorporada a MZA en 1856
29-11-1859	Albacete-Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> José Salamanca Cede sus derechos a MZA 	<ul style="list-style-type: none"> Concesionario. 	Concluida el 27-4-1865	Incorporada a MZA en 1859
Diciembre 1859	Zaragoza-Pamplona	<ul style="list-style-type: none"> José Salamanca Chatelus Delahante Mirés 	<ul style="list-style-type: none"> Socio accionista. Constructor. 	Concluida en ¿1861?	Se fusiona con la línea Barcelona-Zaragoza en 1865

Fuente: García Venero (1948), Tedde (1978), Cameron (1971), Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), Casares (1973) y Compañía de los Ferrocarriles Madrid, Zaragoza y Alicante (1931).

Apéndice 2.- Consejos de Administración y Dirección del Ferrocarril de Madrid a Aranjuez.

Fundación (21-12-1845)	Ministerio de Salamanca (10-9-1847)	Intervención (Junio de 1848 a noviembre de 1849)	Terminación (9-2-1851)
<p>Presidente : José de Salamanca</p> <p>Consejeros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • José Muñoz (Conde de Retamoso) • Juan Manuel Calderón. • Francisco Brocca • José López Bonet* • Luis María Pastor • Pedro Miranda 	<p>(Junta de Gobierno)</p> <p>Presidente : Marqués de Remisa</p> <p>Consejeros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nazario Carriquiri • José Buschenthal • Serafín Estébanez Calderón (Secretario) • Pedro Miranda (Ingeniero general) 	<p>Presidente : Francisco Brocca</p> <p>Secretario: Ildefonso Larroche</p>	<p>Junta directiva</p> <p>Presidente : José de Salamanca</p> <p>Vocales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Juan Manuel Calderón • José Muñoz (Conde de Retamoso) • Pedro Miranda (Ingeniero-director) <p>Junta de Gobierno. Los anterior más:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Francisco Brocca • José López Bonal* • Luis María Pastor • Alejandro Llorente

Fuentes: García Venero (1948), pág. 120, 159-160, Memoria de la Compañía (1847).

Apéndice 3.- “Examen y valuación de las obras y material del Ferrocarril Madrid a Aranjuez, en virtud de la R. O. DE 12-11-1850”. Por el ingeniero Pedro Severo Robles fechado al final en 30 de agosto de 1851: Resumen. (Valores en reales de vellón) (A.G.A. Obras públicas, estante especial nº 233)

El autor del informe concluye:

“Como se ver por la suma que precede, el coste con arreglo a la tasación hecha ha debido tener este camino, asciende a reales vellón 41.922.906’71 cuya cantidad aún necesita aumentarse con la que para la dirección facultativa y económica se considere necesaria.

Como la Real orden de mi nombramiento solo se me manda hacer la valoración de las obras y el material por eso es lo que no he incluido esta partida entre las demás, partida que, por otro lado, está sujeta a muchas alteraciones, y que depende de entre otras muchas causas de orden que se establezca en la dirección, de pie bajo que se monten las oficinas y del sistema de cuenta y razón que se establezca. Me he ocupado de esto con algún cuidado y en mi concepto se satisfará a los gastos de ambas direcciones con un recargo de 4% sobre el total de la cantidad invertida en la construcción del camino.

Se este tipo se considerara suficiente, los gastos de dirección importarían 1.676.916 rs. Cantidad que añadida a la anterior producirá una suma total de reales de vellón 43.599.824.

En mi concepto esta cifra es exagerada y creo que podría haberse notablemente disminuido, sin embargo de que tal cual resulta en aún menor de diez millones de reales a la que se ha gastado según las cuentas de la empresa; pero las circunstancias particulares en las que se ha hallado, el haber dado los primeros pasos para con miras acaso de continuar la línea, la mala estación en que se principiaron las obras, la suspensión prolongada de ésta, y la crisis económica acaecida en esta época, pueden haber sido causa de que aumentasen los gastos; y también es menester conceder algo a la inexperiencia de que esas obras se tenía hasta ahora entre nosotros o las variaciones de plan y a los gastos que suelen ser en consecuencia.”

(CONCEPTO)	VALOR EFECTIVO	EL % POR RAZÓN DE PORTES	VALOR TOTAL
MOVIMIENTOS DE TIERRAS			6.140.170
OBRAS DE FÁBRICA			
Caños de riego	13.846'65		9.788.889
Fageas	44.365'95		
Alcantarillas	1.164.877'06		
Pontones	1.524.338'17		
Puentes	6.663.401'32		
Puentes de paso superior	378.062'15		
ENGRAVACIÓN			
Por el enarenado del camino			902.220
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA			
Traviesas colocadas	1.924.400		1.863.305
Guarnecido, asiento etc.	718.245		
Id. en almacenes	50.660		5.273.331
Carriles colocados	3.892.936'9	1.054.666'2	
Id. en los almacenes	325.728		
Cojinetes colocados y en su almacén	628.100	157.025	785.125
Cuñas colocadas y en depósito	86.597'5	21.649'37	108.247
Cavillas colocadas y en depósito	154.840	38.710	193.550
Plataformas y sus juegos de cojinetes	373.200		663.316
Por la obra necesaria para colocarlos	201.816	93.300	
Cruceros y cambios	162.200		237.792
Por la obra necesaria para colocarlos	34.716	40.500	
Pasos de nivel	109.956		243.792
Barrenas	27.336		
Palenques	5.000		
Señales y Boyas	7.000		
Accesorios	94.500		
MATERIAL DE LOCOMOCIÓN Y TRANSPORTE			
Maquinas y locomotoras	2.179.200		2.762.038
Por el 1'8% por razón de montajes	38.038	544.800	
Carruajes y material de transporte	2.485.270		3.081.750
Por el 4% en razón de montaje	99.410	497.052	
MAQUINAS FIJAS			
Saturación de maderas	145.000	36.250	181.250
Maquinas para talleres	622.314	155.578'5	777.892'5
Depósitos de aguas	133.500	33.375	211.250
Máquina para hacer billetes	27.300	6.825	
Aparatos para señales	8.200	2.050	
TELÉGRAFO ELÉCTRICO			
Por los aparatos, pilas, etc.	64.820'23		151.671'21
Por el transporte de París a Madrid	21.793'07		
Por el sueldo y gastos del encargado de plantearlo	12.357'28		
Por la madera, jornales, etc.	52.700		1.438.506
Material para la ejecución de las obras			
Casas de guardas	226.051		
Casillas y Barracas	12.576		
Reforma de la casa llamada de la Campanilla	25.802		
Cobertizos	93.505		357.934
ESTACIONES			
La de Madrid con su accesorio de desagües, pozos, etc.	1.021.724		1.886.710
Para las cocheras, talleres, etc.	864.986		1.555.740
De Aranjuez con los mismos accesorios, etc.	1.078.980		
Cocheras, Talleres, etc.	476.760		326.224
Estación de Getafe	58.600		
Id. de Pinto	118.812		
Id. de Valdemoro	56.052		
Id. Ciempozuelos	77.560		
Id. de la Cuesta de la Reina	15.200		
Mueblaje de las estaciones			
Expropiaciones			2.535.323
Vigilancia y guarda *			262.750
Por los Estudios del terreno y formación del proyecto			120.000
(TOTAL)			41.922.906'71

NOTAS:

¹ Este concepto, según Carreras (1999), viene definido por la relación entre los Kilómetros de ferrocarril construidos y el PIB. En este artículo podemos encontrar una puesta al día de la bibliografía y principales las líneas de investigación sobre la historia ferroviaria.

² Las dificultades en el transporte produjeron un mercado nacional muy poco integrado, donde la mayor parte de las mercancías sufría un incremento en el coste superior al 20% cada 100 kilómetros recorrido. Madrazo (1984) y Gómez Mendoza (1982).

³ Tortella (1973), pág. 164, Nadal (1975), pp. 47-48.

⁴ Todo ello puede contrastarse en las obras clásicas de Tortella (1973), Artola (1978) y Gómez Mendoza (1982) y las más recientes compilaciones de Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998) y Muñoz, Sanz y Vidal (1999).

⁵ Tortella (1973), Artola (1978).

⁶ Nadal (1975) y Gómez Mendoza (1999)

⁷ Tortella (1973), Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), Gómez Mendoza (1989 y 1999).

⁸ Por ejemplo, a partir de la torpe e injustificada iniciativa de adoptar un ancho de vía diferente al de nuestros países limítrofes. Moreno (1999) o la aptitud militante contra las iniciativas ferroviarias que describe Tortella (1973), pp. 166-167.

⁹ Artola (1978) Vol. 2, pág. 516.

¹⁰ Tortella (1996) y (1994), Cap. 8.

¹¹ Comín y Martín Aceña (1996).

¹² Un “buscador de rentas” es un maximizador de beneficios, como todo cualquier agentes económicos, pero difiere del resto en que consigue un beneficio extraordinario a través de la manipulación de los mecanismos habituales de la actividad económica. No son precio aceptantes, el monopolio es su forma natural de actuación y por sistema rehusan a participar en actividades económicas competitivas. En teoría económica moderna significa que el rentista se apodera de la totalidad o la mayor parte del excedente del consumidor en sus relaciones de intercambio.

¹³ Podemos encontrar una puesta al día sobre funciones empresariales en O’kean (1989 y 1993), Torres (1997) o Valdaliso y López (2000).

¹⁴ Gómez Mendoza (1999), pág. 232. Nadal (1999) o Sudriá (1996) han mostrado igual desacuerdo con la postura de Tortella, aunque le han dado carácter general y no específicamente al caso ferroviario.

¹⁵ Gómez Mendoza (1999), pp. 232-233.

¹⁶ Sobre las actividades económica de Salamanca ver Hernández Girbal (1963) y Torrente (1969). En Otazu (1987), puede encontrarse también gran cantidad de información complementaria.

¹⁷ Muy especialmente Santillán, ministro de Hacienda y Gobernador del Banco de San Fernando y, el también líder conservador y ministro en varias ocasiones Pedro José Pidal.

¹⁸ Archivo General de Administración, fondo Obras Públicas, Caja 18.468.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ “Escritura de cesión de los derechos del privilegio concedido por S.M. en 25 de agosto de 1830 para construir un camino de hierro desde Aranjuez a Madrid”, *Ibidem*.

²¹ En 1837 Fassio reclamó la concesión, presentando el contrato de 1830, pero el Gobierno desestimó su petición, ya que, oficialmente, no se había llegado a hacer definitiva la concesión de la línea. *ibidem*.

²² Lo cierto es que hubo otras peticiones parecidas a ésta durante esos años, pero la mayoría demostraron un carácter endeble en la financiación o fueron puramente especulativos, como este primer proyecto de Aranjuez. Destacaron la del gaditano José Díez Imbrech, la primera de estas características que se presentó en España (1829), con proponía construir una minúscula línea ferroviaria de 6 Km. entre Jerez y embarcadero de El Portal; la que Bilbao-Burgos, patrocinada por la Diputación de Vizcaya; u otras en las que tomo parte el mismo Fassio, como la Tarragona a Reus (1833) y la línea de Jerez al Puerto, Rota y Sanlúcar, una concesión de 1830, que le fue transferida seis años más tarde. En cualquier caso, ninguna pasó del tramite administrativo de la concesión. García Venero (1948), pp. 12, 14-20, 24 y 27.

²³ Aunque sí se dieron Cuba, donde se construyó el primer ferrocarril en 1837. García Venero (1948).

²⁴ Díaz (1999) pp. 648 y Moreno (1981), pp. 3-5.

²⁵ Por el primero, de 27 de noviembre, solicitaba la concesión de la línea y de sus ramales, sin especificar cuales, por un periodo de 30 años de con el compromiso de invertir un millón de reales al año en deuda del Estado durante el periodo de concesión, como aliciente principal de su oferta. El 31 de diciembre, sin dar tiempo a la respuesta por parte del Gobierno, Lara envió una segunda petición, por la que modificaba su petición a 45 años y hacía algunas salvedades que podrían retrasar esta reversión al Estado. Finalmente, la última reducía cuantiosamente el kilometraje, pero ampliaba el periodo de concesión a 99 años, omitiendo la condición de la compra de deuda. Informe de Subercasse de 31-3-1845. Archivo General de la Administración, Fondo Obras Públicas, legajo 18.464. Un comentario detallado a este informe, que ya hemos citado en la nota 25, puede encontrarse en Hernandez (1980), pp. 122-129.

-
- ²⁶ Moreno (1981), pág. 5
- ²⁷ María Cristina aceptó el 19 de Mayo de 1844 la petición de Lara y sus socios a para poner su nombre a la sociedad, que se constituyó oficialmente el día siguiente. Moreno (1981), pág. 6-7.
- ²⁸ Díaz (1998), pág. 648.
- ²⁹ Hernández (1980).
- ³⁰ Moreno (1981), pp. 10-16. El capital de la sociedad, 20 millones de reales, debía bastar para construir el tramo de Madrid Aranjuez, en tanto que se suponía que se necesitaría solo 132 millones de reales para cubrir todos los gastos de continuar la línea hasta el puerto de Alicante, Díaz (1998), pág.648. Efectivamente esas cantidades representaron menos de la mitad del presupuesto que tuvo la obra, cuando efectivamente se empezó, y tres veces menos que su coste final, Casares (1973), apéndices.
- ³¹ “Informe Subercasse” citado.
- ³² Moreno (1981), pág. 9.
- ³³ A esta alturas Salamanca debía estar bien familiarizado con las posibilidades potenciales del ferrocarril, por sus viajes a Francia, como por la experiencia directa de sus socios extranjeros en el que estaba empezando a volcarse sus socios los Rothschild (Otazu, (1987) pp. 205-206). Su participación más bien parece un intento de no descolgarse del primer proyecto ferroviario a gran escala que se proponía en España. Por otra parte, tendría que estar bien informado sobre las contingencias del transporte masivo de mercancías a largo recorrido en España, que él mismo había sufrido en sus carnes, tras sus años al frente del monopolio de la Sal. Sobre los complejos problemas del transporte aplicados al los abastecimientos de la sal estancadas ver Madrazo (1980), pp. 676-678.
- ³⁴ Hernández Girbal (1963) pág. 238
- ³⁵ Casares (1973), pp. 66-67
- ³⁶ Memoria a la Junta General de Accionistas de Ferrocarril Madrid-Aranjuez (1847.)
- ³⁷ García Venero (1948), pp. 66-67 y Cameron (1971), pág. 203, y nota 203.
- ³⁸ Las primeras propuestas, las concerniente al Madrid-Cádiz y el Avilés-León, se hicieron efectivas en octubre y fueron el desencadenante de la medida. Hasta ese momento no existía ninguna norma específica sobre ferrocarriles en España.
- ³⁹ Mateo Peral (1978), pág. 39-40 y García Venero, pág. 55.
- ⁴⁰ García Venero (1948), pp. 56-62 y Mateo Peral (1978), pág.40-43
- ⁴¹ Moreno (1999), pp. 727-730.
- ⁴² El 16 de abril la concesión de Alar, el 22 la Madrid a Zaragoza, con sus ramales a Francia (por Pamplona) y Barcelona y el 2 de Mayo el Langreo-Gijón, que estaba oficialmente concedido a Vicente Bertran de Lis. García Venero (1948) y Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), pág. 42.
- ⁴³ 4 de noviembre de 1844: “Solicitud de Pedro de Lara para que a la empresa del carril de hierro de Madrid-Alicante se le asegure un beneficio del 3%”. Archivo General de Administración, fondo Obras Públicas, Caja 18.468.
- ⁴⁴ Moreno (1981) pág. 18-20.
- ⁴⁵ La R.O. de concesión se publicó el 6 de abril de 1845.
- ⁴⁶ Salamanca indemnizaría finalmente a Lara con 200.000 reales para evitar llegar a un pleito judicial. Moreno (1981), pp. 21-22. Esta deuda la transferiría íntegra Salamanca a la Sociedad Madrid-Aranjuez al constituirse, según la Memoria de la compañía de 1847.
- ⁴⁷ Este equipo estuvo formado con seguridad por el británico William Greene (García Venero y Casares hablan de los hermanos Green, sin dar más fuentes, en tanto que la Memoria de la Compañía tan solo nombra a éste) y los españoles Pedro Miranda, que había sido director de la Escuela de Caminos, y Jacobo González Arnao. Éste último trabajaba probablemente en la Dirección General de Caminos, ya que Salamanca tuvo que recibir una autorización expresa de ésta para emplearlo. Archivo General de la Administración, Sección Obras Públicas, Caja 18.468.
- ⁴⁸ R.O. de 22 de diciembre 1845. La exención afectaba a todos los productos que se necesitaran en la construcción y los primeros 10 años de funcionamiento que no se produjeran en España y aquello que cuesten más del 8% en España que en el extranjero. R.O. de 6-4-1845 (art. 10).
- ⁴⁹ R.O. de 22 de noviembre 1845, para los efectos que expresa la ley de 17 de julio de 1836, sobre expropiaciones en caso de obras de utilidad pública.
- ⁵⁰ Memoria de la Compañía de ferrocarriles de Madrid a Aranjuez de 1847. (Memoria –1847 en adelante)
- ⁵¹ La memoria de 1847 de la compañías de Aranjuez explica que las divergencias partieron directamente de Stephenson. Tan solo Smith mantuvo su participación: 1.500 acciones. Posiblemente esta ruptura y la decisión del gobierno de no conceder ninguna subvención, como Stephenson pensaba que debía hacerse ante el coste de la obras y la escasa demanda (Cameron, (1971), pág. 203, nota 18), pudieron ser la causa del abandono del proyecto del Ferrocarril de Aranjuez y del Norte al unísono.
- ⁵² Memoria –1847.
- ⁵³ Lógicamente, se excluyó a las empresas de los socios que habían abandonado la empresa, de manera que se encargaron las máquinas de vapor a otros constructores británicos, como Stother Slaughter, a la

que se encargaron 6 locomotoras, y belgas, como la Sociedad San Leonardo, que recibió un segundo encargo de 4 máquinas. El resto de material (vagones, raíles, cojinetes, frenos, pesas, telegrafós...) se encargó a otros suministradores ingleses, belgas y franceses (Memoria-1847). Es importante reseñar que Salamanca contó también con numerosos suministradores españoles para cubrir buena parte de las necesidades materiales de su ferrocarril: Las traviesas las suministró José Safont y el material de obra se obtuvo de contratistas locales (Memoria-1847 y expediente de la intervención en Archivo Histórico Nacional, Fondos Contemporáneos, Serie General Hacienda, legajo 4130); En tanto que la Fundación de Hierro y Construcciones de Máquinas Sanford, sita en el Paseo de Recoletos, (Teresa Tortella (2000), pág. 99), y la marbellí de La Constancia, de su cuñado Heredia, suministraron una importante cantidad de material metálico y pequeñas máquinas; Por último, en unos talleres que Salamanca tenía también en Recoletos, llamados La Comodidad, se montaron los coches y comenzaron a copiarse los diseños importados para desarrollar una producción propia (Casares (1973), pag. 69 y Girbal (1963), pp. 366 y 380).

⁵⁴ Memoria-1847.

⁵⁵ Fontana (1977), Otazu (1987) y Torrente (1974)

⁵⁶ Torrente (1974), Vol. 2

⁵⁷ Hoyo (2000)

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ Las sociedades simples, comanditarias y por acciones no necesitaban más que una simple nota de inscripción en los registros mercantiles.

⁶⁰ Martín Aceña (1993), Apéndices.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² Esta relación se ha supuesto que el PIB de 1846 español fue ligeramente inferior al que recoge Prados (1995) para 1850. Las cifras de inversión provienen de la tabla 2, en la que se incluye la inversión societaria en Madrid y Barcelona.

⁶³ Sobre este aspecto pueden consultarse Artola (1986) y Comín (1988).

⁶⁴ Tortella (1973), pp. 32-33.

⁶⁵ Sardá (1970).

⁶⁶ Tedde (1999), pág. 136

⁶⁷ Gracias a la intervención de nuevas entidades bancarias, la cantidad de dinero en circulación, en forma de papel moneda, pasó en España de 17 millones de reales, en 1841, a 191'7 en 1846. A pesar de ello, la circulación fiduciaria por habitante en España seguía siendo casi tres veces menor que en Francia y doce veces menor que en el Reino Unido. Tedde (1999), pág. 138.

⁶⁸ Salamanca obtuvo los primeros préstamos sobre las acciones del Ferrocarril de Aranjuez al poco de ser emitidas (Torrente (1969), pág. 136), cuando, según la memoria de la Sociedad, tan solo se había desembolsado el 20% del nominal de las acciones. Salamanca justificó las garantías con la afirmación de que, por los estatutos de la sociedad ferroviaria, no podía vender las acciones hasta haber satisfecho el 50% del nominal, Zumalacárregui (1952), pp. 119-120.

⁶⁹ Sardá (1970), pp. 96- 102.

⁷⁰ Al propio ferrocarril de Aranjuez comenzó a tener problemas con la calderilla con la que pagaba a sus obreros, que empezó a llegarle en mal estado de los bancos. Memoria-1847.

⁷¹ Alejandro Mon (Ministro de Hacienda en ese momento) acordó en noviembre de 1846 con los Rothschild de París una venta en la bolsa de París de 100 millones de reales nominales de títulos de 3%, cuyos beneficios se entregaría en monedas de 5 francos de oro. La operación se realizó a través del Banco de San Fernando. Se acordó vender los títulos a un 30% del nominal, con una comisión del ½% y un 6% de interés mutuo. La maniobra no tenía otra finalidad que recuperar la mayor cantidad de numerario para la circulación y paliar en parte la escasez de medios de pago. Convenio de 11/11/1846, AHBE, Secretaría, Legajo 733 y Otazu (1987) pp. 269-270

⁷² Memoria- 1847 y Casares (1973), pág. 68. Casares habla, sin dar una cronología clara de tres operaciones fallidas de la empresa para obtener fondos: una petición préstamo en Londres por 15 millones de reales, que fue denegado y una segundo al Banco de San Fernando de 1'5 millones que también denegó; Por último la Junta intentó vender una cantidad de carriles al costo al Ferrocarril de Langreo, con el mismo infructuoso resultado.

⁷³ Torrente (1974), Vol. 2.

⁷⁴ Bernal (2000), pág. 8-9.

⁷⁵ La única medida intervencionista que se tomó fue el imponer la fusión de los Bancos de San Fernando y de Isabel II, ordenada por el ministro de Hacienda Santillán. El mismo Santillán reconocería que tomó la medida para evitar una suspensión de pagos del banco llevara a una pérdida generalizada de la confianza del público; el Banco de Isabel II tenía, por lo demás, activos líquidos suficiente para cubrir automáticamente la mitad de sus pasivo, incluidos los billetes. En cualquier caso, los problemas de mala gestión también afectaban al Banco de San Fernando, como se desprende de las investigaciones

posteriores al desfaldo que había realizado el propio director de la entidad Fagoaga. Tedde (1999), pág. 200 y 225.

⁷⁶ Realizamos esta afirmación en contra de la opinión que mostró en su momento Santillán (Ver, pág. 311 de sus memorias), que acusó siempre a Salamanca de encumbrarse al ministerio de Hacienda con el único fin de salvar sus negocios particulares y saldar sus deudas pendiente. Este juicio ha casi unánimemente en la historiografía pervivido desde entonces.

⁷⁷ El proyecto de reforma del régimen de sociedades anónimas se presentó el 26 de febrero. Bernal (2000), pág. 11.

⁷⁸ Torrente (1974), Vol. 2, pág. 185 y Bernal (2000), pág. 11

⁷⁹ El decreto de reforma monetario de Salamanca fue el único que se pudo poner en marcha después de tres intentos baldíos: los de Mon y Peña Aguayo de 1846 y el de Santillán de ese mismo año. Por este decreto se reconvertía al real al sistema decimal y se rebajaba su peso para las monedas de plata y el oro hasta llevar la equivalencia del napoleón francés (5 francos) de 19 a 20 reales. Sardá (1970), pp. 99-103.

⁸⁰ Durante este periodo se sucedieron dos gabinetes, uno presidido por Pacheco y otro por García Goyena, en medio de continuas protestas de la oposición y de algunas disensiones internas entre Pacheco y Salamanca, que insistía en gobernar sin convocar las Cortes y a base de decretos. A pesar de ello, los puritanos intentaron aliviar la crispación contra el Gobierno con algunas medidas de distensión política frente a otros partidos, como el progresista, al que se concedió una amnistía general y el nombramiento de Espartero como Senador.

⁸¹ Sardá (1970), pág. 103.

⁸² Tortella (1973), pp. 39-40

⁸³ Otazu (1987), pp. 435-436.

⁸⁴ Salamanca inició en octubre la negociación para llevar adelante la venta, una vez que la intendencia se negó en absoluto a ceder cualquier cantidad en metálico al banquero. El 21 de febrero 1848 se cerró el intercambio de 260 cuadros, debidamente tasados, por las mencionadas acciones, que estaban abonadas en un 65% (3.642.600 reales sobre un nominal de 5.604.000 reales). Archivo del Palacio Real, Sección Administrativa, legajo 39.

⁸⁵ “Proposición de acusación contra el Sr. D. José de Salamanca, presentada por el Sr. Pidal y otros”. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, apéndice segundo al número 36., pp. 695-699. Según parece, Salamanca había presionado a la dirección del Banco para que aceptara las acciones del Ferrocarril de Aranjuez (Las que presentaran y las 7.500 que ya estaban pignoradas en el Banco de Isabel II) como garantía de nuevas operaciones de crédito, con el aval del Estado para su cumplimiento, hasta un total de 30 millones de reales; Salamanca habría recibido anticipos sobre estas acciones por 20.488.402 reales. Las otras tres acusaciones versaban sobre la concesión de un indulto irregular a personas acusadas de introducir fraudulentamente importaciones por la aduana de Alicante, la conversión irregular de parte de una deuda en libranzas atrasadas de la Casa Real y la resolución a favor de Buschenthal de un antiguo pleito por un préstamo suyo a la marina. Sobre el asunto de los pagarés del Ferrocarril de Aranjuez en el Banco de San Fernando puede encontrarse un detallada información en Tedde (1999), pp. 209-211.

⁸⁶ Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, nº 36, pp. 695-699.

⁸⁷ García Venero (1948), pág. 127.

⁸⁸ En ese momento se habían satisfecho ya 32'5 millones de capital social y las deudas reconocidas de la sociedad, exceptuando los pagarés en el Banco de San Fernando, alcanzaban los 2.730.550 reales. Archivo Histórico Nacional, Fondos Contemporáneos, sección Hacienda, Serie General, legajo 4.130

⁸⁹ La Real Orden 21 de agosto de 1848 estableció la no enajenación del ferrocarril de Madrid a Aranjuez y su conservación de las obras y todo su material. En el Archivo Histórico Nacional (Fondos Contemporáneos, sección Hacienda, Serie General, legajo 4.130) se conserva el expediente completo de la intervención de la compañía. El ministerio de Hacienda tuvo que hacerse cargo la vigilancia y guarda de las obras, así como del pago de los plazos restantes para la entrega de cuatro locomotoras terminadas ya y construidas por la Sociedad San Leonardo de Lieja, con el fin de no sufrir pérdidas en la operación. En total se abonaron 159.866 francos, solo en esa partida. Es este un buen momento para descubrir el alcance real de la participación de Salamanca en el ferrocarril Aranjuez, ya que el Estado retuvo en su mano las 14.913 acciones de Salamanca que había dejado en Garantía de los préstamos del Banco de San Fernando, las cuales, sumadas a la 2.802 acciones recuperadas de la Casa Real darían un total de 17.715 sobre el conjunto de 22.550, lo que supondría el 78'3% del total).

⁹⁰ Durante ese tiempo hubo hasta tres propuestas para terminar el ferrocarril. Dos fueron presentadas por el director interino de la sociedad, Francisco Brocca: la primera buscaba terminar definitivamente las obras a través de un empréstito hipotecario de 14'5 millones de reales y una segunda a través de un préstamo de tan solo 2 millones de reales, ambas fueron denegadas por el ministerio de Hacienda, Archivo Histórico Nacional, Fondos Contemporáneos, sección Hacienda, Serie General, legajo 4.130; En mayo de 1849 se discutió un proyecto de ley para terminar las obras por cuenta del Estado, que pasó el

trámite del congreso pero fue rechazado en el senado en Julio, Archivo del Congreso de los Diputados, legajo nº 82.

⁹¹ R.O. de 14 de noviembre de 1849

⁹² El ministerio se negaba a devolver la línea en tanto que Salamanca no abonase los 787.676 reales que se debía por los gastos de la intervención. El 12 de diciembre de 1849 Salamanca insistía en que no se podía justificar esta paralización, por deber unos pocos de miles de reales, habiendo en juego en el banco de S. Fernando pagarés por millones; sobre todo cuando se ha concedido una prórroga de 9 meses para terminar la línea. En otra carta de 29 de diciembre de 1849 Salamanca aseguraba que abonaría todos los gastos ocasionados por la conservación del ferrocarril y por los plazos adelantados de las locomotoras, con el fin de que cese la intervención. Sin embargo, en 1852 todavía no se había hecho efectivo este pago, ya que Salamanca no consideraba justificado el cobro de la parte de la deuda que correspondía a intereses de demora. Archivo Histórico Nacional, Fondos Contemporáneos, sección Hacienda, Serie General, legajo 4.130.

⁹³ Salamanca debía al San Fernando, a inicios de 1849, 23'9 millones por los créditos de 1847 sobre el ferrocarril de Aranjuez, más 4'2 millones en intereses, garantizados, más 40 millones garantizados con 21.000 acciones del propio banco, que en el mercado solo valían 16 millones. En septiembre de 1850 Salamanca llegó a un acuerdo con el Banco por el cual saldaría su deuda con 60 millones de reales en títulos del 3%, el 50 al contado y el resto a entregar en 10 plazos a lo largo del año siguiente. Salamanca, sin embargo, demoró su pagos durante casi tres años más. Tedde (1999) pp. 233, 247-248

⁹⁴ La compañía aumentó el capital social en 5'5 millones de reales que, según parece, aportó el Consejero Juan Manuel Calderón, García Venero (1948), pág. 142. Según Hernández Girbal (1973), pp. 263-266, Salamanca logró sacar adelante la obra a base de créditos personales y el apoyo de los restantes accionistas de la sociedad, a los que solicitó un último esfuerzo. Muy posiblemente estos créditos pudieron concederse en virtud de los valores que Salamanca debía conservar en cartera y que habían sido imposibles de liquidar durante la crisis.

⁹⁵ Gonzalo González (1981).

⁹⁶ Mateo Peral (1978) pp. 45-49 y 133-136 y Artola (1978b) pp. 343-346. En 1851 se mantenían vigentes tan solo las concesiones de Valencia a Játiva, Cádiz-Jerez, Madrid-Irún, Alar-Santander, Madrid-Aranjuez, Alar-Valladolid y Burgos-Alar, según el posterior proyecto de ley de Reinoso (Nota 98).

⁹⁷ Mateo Peral (1978), pp. 49-70 y García Venero (1948) pp. 127-129

⁹⁸ García Venero (1948), pág. 179. Mateo Peral (1978), pág. 70.

⁹⁹ Diario de Sesiones de la Cortes, Congreso de los Diputados, 6-12-1851. Apéndice al núm. 72. Ewste proyecto de ley nunca fue discutido ni fue aprobado, por disolución de las cámaras.

¹⁰⁰ Algunas propuestas, como la de O'Shea, no fue aceptada y hubo peticiones de aplazamiento por parte de Mariano Bertodano, que protestó por la forma de la subasta. García Venero (1948), pág. 180.

¹⁰¹ Salamanca empezó las obras del Aranjuez-Almansa el 12 de marzo.

¹⁰² R.D. de 13 de agosto de 1852. Tedde (1978), pp. y Díaz Martín (1999), pág. 650. Según Moreno (1998) pág. 733, la compra de la línea de Aranjuez era parte de un plan de Reinoso para imponer el ancho de vía europeo en todas las líneas construidas, comenzando con la más larga ya construida.

¹⁰³ Díaz (1999), pp. 653-654

¹⁰⁴ Las Catalanas, por ejemplo, que estuvieron excluidos de posibles adquisiciones y del plan de subvenciones. Téngase en cuenta que el proyecto de Seijas Lozano dejaba también fuera a las líneas pequeñas (de menos de 6 leguas=33'4 km) y el de Reinoso a aquellas que no estaban enlazadas directamente con Madrid, lo cual excluía a la totalidad de las líneas construidas en el principado. García Venero (1948), pág. 136 y Mateo Peral (1978), pág. 76.

¹⁰⁵ El Consejo no entendía porque se había realizado la compra sin una tasación previa de la línea, ni cual era el argumento para justificar la concesión directa del arrendamiento a Salamanca, sin mediar subasta alguna, y para renunciar a la deuda de 781.000 reales que tenía aún pendiente la línea con el Gobierno. García Venero (1948), pp. 178. No obstante, la valoración de la línea no se aleja excesivamente del cálculo realizado en 1851 por lo técnicos del Gobierno, cuyo resumen se puede consultar en el apéndice 3.

¹⁰⁶ García Venero (1948), pp. 210-213 y Artola (1978b) pp. 348.

¹⁰⁷ Las vicisitudes de este acuerdo y su desarrollo posterior puede consultarse en Lopez-Morell (1999)

¹⁰⁸ La subvención ascendía a 15 millones de reales en acciones ferroviarias al 6%, que se liberaron al 75%, en total 11.250.000 reales (2.965.790 francos al cambio). Cartas de Weisweiller y Bauer de 17 y 22-11-1856. ARP, 132AQ6158.

¹⁰⁹ Esta línea, junto a la concesión de Madrid a Zaragoza, formarán la base para la constitución, a inicios del año siguiente, de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante, que pasaría a ser uno de los dos grandes emporios ferroviarios españoles hasta la definitiva formación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

¹¹⁰ Cifra de la que hay que descontar 3.000.000 francos que se habían prestado el 17 de octubre a Salamanca al 10% de interés para las obras de la línea. Tedde (1978) pp. 19-20 desconoce que Salamanca se quedó con la subvención del gobierno, por lo que reduce el beneficio de la venta del tramo de Almansa-Alicante para Salamanca a 3'4 millones de pesetas. Sumada esta cantidad a las pérdidas de 4'7 millones calculadas por la venta del tramo Madrid-Almansa, habría dado el consiguiente déficit en el conjunto de la operación de venta de la línea Madrid a Alicante de 1'3 millones de pesetas.

¹¹¹ Según Tedde (1978), pág. 19, Salamanca acaparaba 22.000 de las 25.000 acciones de 2.000 reales emitidas por la compañía. Este dato contradice lo expresado por Hernández (1980), según el cual Salamanca solo poseía 12.301 acciones.

¹¹² La ley, a parte de diseñar un amplio programa de subvenciones a la construcción, permitía la concesión de líneas por 99 años, sin tener que asegurar la totalidad del gasto de construcción, concedía privilegios de importación de material y accesibilidad a la expropiación de terrenos, así como amplias garantías del Estado a la Inversión. Tortella (1973) pp. 50-51 y Comín, Martín, Muñoz y Vidal (1998) pp. 41 y 54.

¹¹³ Ver Gacetas de Madrid de junio a diciembre de 1855.

¹¹⁴ Gaceta de Madrid. 16-11-1855.

¹¹⁵ Gaceta de Madrid. 3-11-1855.

¹¹⁶ Gaceta de Madrid. 31-12-1855. Para esta licitación se tuvo que anular el contrato en vigor por incumplimiento.

¹¹⁷ Casares (1973), Anexo 3. Según la Memoria de obras pública de 1888, que recoge Mateo Peral (1978), pág. 100, los Kilómetros concedidos fueron 310 (la línea Barcelona a Zaragoza mide según los datos de Casares 365'7 Km., por lo que puede estar refiriéndose a otra línea, o ser una simple errata). Según esta misma fuente en 1856 se concedieron, en cambio, 1.248 Km.)

¹¹⁸ Lopez-Morell (1998)

¹¹⁹ Es importante resaltar que este proceso no es privativo de nuestro país y que se enmarcaba dentro de un proceso de manía constructiva que recorrió la Europa precisamente en esos años. Estas iniciativas, que en su totalidad vendrán del extranjero, darán lugar a un crecimiento espectacular de los capitales comprometidos en España, no muy distinto al que se estaba dando en otras latitudes. Cameron (1973)

¹²⁰ Sobre los problemas del desarrollo institucional de la economía española del Siglo XIX ver Tedde (1994)