

Y STEPHENSON DIJO NO: LOS CAPITALES BRITÁNICOS EN LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Domingo Cuéllar Villar

Fundación de los Ferrocarriles Españoles
y Universidad Autónoma de Madrid

1. Introducción

La llegada de capitales foráneos a la construcción y explotación de los ferrocarriles españoles durante el siglo XIX se caracterizó por la abrumadora presencia de inversores de origen francés, que detentaron el dominio de las grandes redes ferroviarias de nuestro país. Así, las líneas de Norte, MZA y Andaluces, explotadoras de más de las tres cuartas parte de la red española, tuvieron en el capital francés su principal fuente de financiación¹.

Esta evidencia nos lleva a preguntarnos acerca del papel que jugaron otros capitales, especialmente los británicos, en el desarrollo de nuestros ferrocarriles. Los británicos fueron los inventores del ferrocarril y contaban con una ventaja tecnológica que hacía necesaria su presencia en la expansión de los primeros ferrocarriles europeos. Igualmente, su mercado financiero, representado por la Bolsa de Londres, era un marco idóneo para los procesos de migración de capitales. Además, el imperio británico había desarrollado desde el siglo anterior una red de información que permitía conocer a los capitalistas londinenses las oportunidades que se presentaban en otros lugares del mundo².

Sin embargo, como es conocido, el capital británico tomó rumbos ultramarinos y no se significó por su aportación inversora en la construcción de ferrocarriles en el continente europeo, actividad que quedó reservada al capital francés. En el caso español se ha argüido que la conversión de la Deuda española realizada en 1851 por Bravo Murillo fue determinante al producirse el cierre de la Bolsa de Londres, y de otros mercados europeos, a los capitales españoles³. Se considera que desde ese momento desaparece el interés de los inversores británicos por los negocios españoles y esto deja el escenario libre al capital francés, que además contaba con otras ventajas de proximidad, cultura e históricas⁴. Además, las leyes españolas de 1855 y 1856, que regulaban la creación de sociedades anónimas, bancos y ferrocarriles, han sido valoradas, en este sentido, como una legislación *ad hoc* para estos intereses franceses⁵.

Es en ese momento cuando se produce, en palabras de Broder, un “nuevo tratado de Tordesillas” en el que ingleses y franceses se reparten sus campos de influencia: los isleños en América y los continentales en Europa⁶. Lógicamente esta afirmación es matizable, pero a grandes rasgos así fue. Es cierto que en el último cuarto del siglo XIX se produjeron novedades significativas que modificaron parcialmente el escenario

¹ Cameron (1971) y Broder (1981).

² Jenks (1927), Platt (1968) y (1983), *Consular Report*.

³ Tortella (1973). Una primera referencia a esta explicación en Higgin (1886).

⁴ Castro (2007).

⁵ Tortella (1973), Nadal (1975).

⁶ Broder (1999).

financiero español, reforzado por la desamortización del subsuelo español y la consiguiente entrada de empresas británicas con intereses mineros, pero, en lo sustancial, la red ferroviaria española ya estaba consolidada en manos de los grupos financieros franceses Pereire, Rothschild y Camondo, y así se mantendría hasta la progresiva españolización de los capitales producida durante la segunda década del siglo XX.

Este escenario ha ocultado, sin embargo, la efectiva presencia de empresas británicas en nuestro ferrocarril, ya iniciada en los albores de nuestra industrialización, y que se incrementó notablemente en el último cuarto del siglo XIX a raíz de la impronta minera que adquirieron algunas líneas ferroviarias españolas. Hemos de precisar que en este trabajo nos ocupamos del desarrollo de los ferrocarriles españoles de vía ancha, contruidos al amparo de las leyes de 1845, 1855 y 1877 que regulaban los llamados ferrocarriles de interés general, en los que hubo capital británico. No entramos, pues, en el análisis de aquellas líneas de vía estrecha o de carácter exclusivamente industrial que prodigaron por nuestra geografía con la eclosión del Dorado minero español⁷. Sus motivos, intereses y desarrollo fueron bastante diferentes del que tuvieron los ferrocarriles de vía ancha, obligados por la legislación a cumplir una serie de requisitos y atender a las prescripciones que el interés público planteaba.

Nuestra indagación intenta ir más allá de la simple catalogación de estas empresas, aunque lógicamente haremos arqueología de las mismas, pero tenemos especial interés en analizar quiénes fueron los grupos inversores que estuvieron en nuestro país, cuáles fueron sus intereses y objetivos o qué resultados tuvo el negocio emprendido. Nuestras principales fuentes, además de las referencias bibliográficas de trabajos ya realizados, se centran en los registros de las compañías conservados en el Public Record Office de los Archivos Nacionales del Reino Unido, donde se recoge una sustanciosa información de las empresas constituidas en suelo británico, que incluye la documentación legal de constitución, evolución y disolución de las compañías, y la exhaustiva relación de los inversores y protagonistas de estas inversiones. Esto, unido a la documentación existente sobre las actas y memorias de estas compañías disponible en el Archivo Histórico Ferroviario y en el Archivo General de la Administración, completa este balance inicial de la actividad inversora británica en los ferrocarriles españoles de vía ancha.

2. Los primeros ferrocarriles en España y los británicos, 1828-1855

Las pistas sobre la presencia de británicos en el diseño de los primeros proyectos ferroviarios españoles son numerosas. Entre estas iniciativas, la pionera de Jerez de la Frontera al muelle de El Portal ya tuvo con la intentona de Marcelino Calero, tras el primer fracaso de Díez Imbrechts, un contacto con el capital británico en el que este exiliado liberal español aprovechó su destierro londinense para impulsar su proyecto. Éste, presentado a través del *Semanario de Agricultura y Artes*, sería aprobado por el Gobierno en 1830 con el nombre de ferrocarril de la Reina María Cristina y en él se señalaron algunas pautas futuras para la concesión de ferrocarriles en España, como el derecho a la enajenación forzosa de terrenos o la exención arancelaria del material

⁷ La lista de estas compañías británicas con ferrocarriles de vía estrecha es numerosa, muchas de ellas de servicio público, y otras limitadas al servicio particular.

destinado a la construcción o explotación. El respaldo económico, tanto nacional como británico, no fue el esperado y la concesión terminaría caducando⁸.

Mejor suerte correría la concesión de José María Roca para la línea de Barcelona a Mataró. La presencia de Roca en Gran Bretaña, al parecer como exportador de maquinaria, se antoja decisiva para la consecución del proyecto, ya que en esta ocasión sí consiguió convencer a los inversores británicos, a través de la banca Devaux y cía de Londres, contratando el proyecto de la línea (Joseph Locke), la construcción de la misma (Mackenzie y Brassey) y el suministro del material (Jones y Potts, y Wright) también en la isla. Pascual calcula que el 90 por ciento del capital estaba comprometido en Gran Bretaña y sólo un diez por ciento fue avalado por inversores locales⁹.

A estos primeros proyectos siguieron otros en los que es notoria la presencia de británicos. El Ministerio de Fomento en su memoria de 1856 recoge todas aquellas concesiones que se otorgaron antes de 1851. Como las de Guillermo Partington sobre el ferrocarril de Madrid a Badajoz (1845, caducada), Sevilla a Mérida (1847, caducada) o Jerez a Matagorda (1849, caducada); la de Federico Atston para la construcción de un ferrocarril de León a Vigo (1845, caducada); o la de Guillermo Baldok Moore que proponía un ferrocarril de Barcelona a Campodrón, a través de Vich y Ripoll, con objeto de acceder a los yacimientos carboníferos del Pirineo catalán (1845, caducada)¹⁰.

De este periodo la más relevante es la concesión de “The Royal North of Spain Railway”, otorgada en 1844 y a la que estaría ligado indirectamente el conocido ingeniero George Stephenson, considerado el padre del ferrocarril. Este proyecto fue concedido a Ricardo Keily que actuaba en nombre un grupo de inversores británicos, entre los que se encontraba Sir Joshua Walmsley. El proyecto proponía la construcción de una línea desde Avilés, en la costa cantábrica, hasta León, reconociéndose en la resolución ministerial el derecho preferente que tenían los concesionarios para llegar a Madrid. Walmsley contactó en París con Mackenzie, el mismo constructor del ferrocarril de Mataró y el que había realizado algunas de las líneas francesas más importantes, París a Rouen y Orleáns a Burdeos. Stephenson se reunió con ellos en la ciudad francesa tras una escala en Bélgica. Su viaje a España en el verano de 1845 es conocido y ha tomado tintes legendarios, sobre todo a partir de las descripciones de dos contemporáneos, Smiles¹¹ y Blount¹², que nos dejan la idea de desaprobación que dio el ilustre ingeniero a la construcción de ferrocarriles en España. Parece que su estudio del terreno fue exhaustivo y que llegó a la conclusión de que no se existía suficiente mercado que justificara un proyecto como el que le proponía Walmsley. Seguramente influiría en esta decisión la poca atención recibida en Madrid por parte del Gobierno de Bravo Murillo que hizo esperar a la comitiva varios días, ofreciendo sólo como recompensa un espectáculo taurino, que los flemáticos británicos rechazaron

⁸ Hernández Sempere (1975).

⁹ Pascual i Domènech (1978).

¹⁰ Pascual i Domènech (1999), p. 49.

¹¹ Smiles (1859) y (1904).

¹² Reid (1902).

amablemente. Las garantías económicas eran insuficientes y no se realizó el depósito económico preceptivo, por lo que la concesión terminaría caducando¹³.

Al igual que el informe negativo de Stephenson, dos afamados ingenieros británicos, James Meadows Rendel y Nathaniel Beardmore, en septiembre de 1845 también habían concluido que dicho ferrocarril “era totalmente impracticable” por las dificultades ofrecidas por el terreno y por el escaso tráfico previsto. Sin embargo, no parece que los promotores fueran transparentes con sus accionistas respecto a estos informes y terminaron en los tribunales. Uno de los perjudicados era el conocido político Daniel Whittle Harvey, fundador en 1822 de The Sunday Times, que aireó los problemas que tenía la empresa en España. La demanda, que consideraba que Keily y los demás directores se habían apropiado de una parte del capital y habían engañado intencionadamente a los accionistas, no prosperó ante las dudas del juez para demostrar tal mala fe¹⁴.

En ese momento el panorama ferroviario español estaba ya bastante revuelto y las concesiones sin fundamento proliferaron entre 1844 y 1846. En esos años se concedieron hasta 6.500 kilómetros para un total de 23 líneas, de las que sólo se llevaron a cabo cuatro con un total de 186 kilómetros. El motivo principal de tal desorden estuvo en la posibilidad otorgada por la disposición de diciembre de 1844 (el famoso informe Subercase) de autorizar concesiones provisionales durante dieciocho meses sin mayor demostración de solvencia o fiabilidad, lo que generó una gran confusión en el mercado ferroviario. Tal y como recordó Tortella, las medidas posteriores no mejoraron la situación y la corrupción política asomó en las idas y venidas de estas concesiones, que en realidad eran una reserva preferente para el previsible boom que estaba por llegar, pero que no contabilizaba trabajos efectivos sobre el terreno. Estos escándalos ferroviarios fueron en 1854 uno de los motivos principales de los sublevados de O'Donnell, que acababa con la hegemonía de los moderados y suponía el ascenso de los progresistas. La ira popular ejemplificó en el constructor ferroviario José de Salamanca el rechazo a la etapa que se cerraba, con el asalto e incendio de su palacio en el madrileño paseo de Recoletos¹⁵.

La nueva legislación, Ley de Ferrocarriles de 1855 y leyes bancarias de 1856, provocó la ya anticipada preeminencia de la banca francesa para la financiación de la construcción ferroviaria que ahora sí tendría una década productiva claramente opuesta a la especulativa anterior: si entre 1844 y 1855 se había abierto al tráfico 440 kilómetros de ferrocarril, en el decenio siguiente, hasta la crisis de 1866, se inauguraron 4.600 kilómetros.

Los británicos habían quedado al margen de estos negocios, al menos en lo que se refiere al control y financiación, que se había concentrado en tres establecimientos franceses ubicados en Madrid: Crédito Mobiliario Español (filial y luego superviviente de la casa matriz Crédit Mobilier), Sociedad Española Mercantil e Industrial (del grupo

¹³ Hay que anotar que éste fue el último viaje al extranjero de George Stephenson, que en el viaje de regreso, vía París, cayó enfermo de una fuerte pleuresía de la que no se recuperaría completamente. Fallecería tres años después.

¹⁴ Hodges (1847), pp. 604-614.

¹⁵ Tortella (1973), p. , y Artola (1978), p. 346.

Rothschild, disuelta en 1868), y Compañía General de Crédito de España (de los hermanos Guilhou y de Alfred Prost, con mayor presencia en otros ámbitos industriales). Sin embargo, durante mucho tiempo siguió siendo relevante la demanda de material ferroviario a las Islas Británicas, especialmente el material rodante, si bien, el crecimiento de otras industrias ferroviarias nacionales en Europa hizo que, como era lógico, las empresas con intereses en Francia y Bélgica optaran por llevar allí sus pedidos. Esa progresiva sustitución, como han demostrado Cayón y Muñoz, provocó que en las grandes empresas ferroviarias españolas, Norte y MZA, el suministro de locomotoras británicas desapareciera a partir de 1880¹⁶.

3. Pequeños islotes británicos en un océano francés: la década ferrocarrilera española, 1855-1866

En ese largo decenio de expansión ferroviaria vuelven a aparecer tímidamente los intereses británicos, aunque siempre de modo aislado y sin el soporte financiero de los franceses. De hecho, tal y como señalaba Broder, los británicos además de mirar más a América que a Europa, nunca consolidaron una banca en nuestro país que atendiera a esos intereses¹⁷. Los únicos casos de compañías ferroviarias son los de dos pequeñas líneas que se configuran en el sur y el noroeste de la Península: la línea de Utrera a Morón y Osuna, en Andalucía; y la de Santiago a Carril y, posteriormente, a Pontevedra, en Galicia. Los paralelismos entre ambas compañías son interesantes. Ambas surgen en plena fiebre ferroviaria y sufrirán después los avatares de la crisis de 1866. Igualmente tendrán su origen en la iniciativa de burguesías locales, más o menos solventes, que a través de los contratos de construcción y suministro de material terminarán en manos de los inversores británicos. También hay cierta similitud en el carácter estratégico de ambas líneas. La andaluza como enlace transversal de los dos ejes principales norte-sur en la región (Sevilla a Jerez y Cádiz, y Córdoba a Málaga, en ese momento en manos de dos compañías diferentes). La gallega como eje perpendicular paralelo a la costa que aproximaba la conexión ferroviaria de las dos ciudades gallegas más importantes, La Coruña y Vigo, hasta las que llegaban dos líneas del interior peninsular (Palencia a La Coruña, y Orense a Vigo, también en manos de dos compañías competidoras).

La compañía andaluza había surgido de la concesión otorgada en 1857 a José Espinosa Zuleta, un abogado de Lebrija, para la construcción de un ferrocarril entre las ciudades de Utrera y Morón. Necesitado de recursos, Espinosa traspasó el negocio a dos británicos, George Baden Crawley y Charles Dalhousie Ross, que habían contratado a su vez con la empresa *British and Foreign Railway Plant* el suministro de material fijo y rodante para la culminación del ferrocarril. A esa primera concesión se sumó la continuación hasta Osuna que también negoció Espinosa en 1864. La construcción se realizó con grandes problemas causados por la insuficiente financiación, ya que no se había conseguido colocar todo el capital, lo que provocó graves desavenencias entre los socios principales. En 1864 se abrieron los 35 kilómetros entre Utrera y Morón de la

¹⁶ Cayón García y Muñoz Rubio (2007).

¹⁷ Broder (1981), p. 1358. Será ya en las décadas de 1870 y 1880 cuando se establezcan estas sociedades británicas en las principales ciudades españolas, como *Anglo-Foreign Banking* (1872), *Union Bank of Spain and England* (1882), T. Tortella Casares (2000).

Frontera, en 1868 los 27 kilómetros entre el empalme de Morón y Marchena, y finalmente, en 1875, cuando la sociedad ya había sido disuelta y la concesión vendida a Andaluces se pusieron en servicio los 31 kilómetros entre Marchena y Osuna¹⁸.

Por su parte, en Galicia, en 1861 se había autorizado la concesión de un ferrocarril de Santiago de Compostela al puerto de Carril que recaerá al año siguiente en tres promotores locales (Joaquín Caballero Piñeiro, Domingo Fontán e Inocencio Vilardebó) que constituirán una sociedad para llevar a cabo la construcción. Las obras se inauguran al año siguiente y se da carta de naturaleza a la *Compañía del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Doña Isabel*, recurriendo así a la “marca real” para conseguir mayor adhesión de inversores, habiéndose formalizado contrato de construcción con John Stephenson Mould que también se haría cargo de la explotación de la línea por un periodo de diez años garantizando a la empresa titular del ferrocarril el 40 por ciento de los ingresos brutos. Las buenas perspectivas se ven pronto truncadas y en 1865 las obras, después de sucesivas prórrogas de conclusión, se encuentran paralizadas.

En plena crisis ferroviaria, con serias dudas sobre la viabilidad del proyecto y con fuertes desavenencias entre los gestores de la compañía y el constructor, el futuro se presenta incierto y hay que esperar hasta la ley de 1870 para que reanude la actividad. Por esta ley, los gobiernos liberales del Sexenio fijan una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro para algunas líneas que se encontraban en ese momento en construcción o cuya realización resultaba de interés para el Estado. En el primer caso se encontraba la línea compostelana que fue objeto de un artículo adicional en el que se le otorgaba un anticipo del 20 por ciento para que pudieran reanudarse las obras. Éstas concluyen en septiembre de 1873, inaugurándose así los 41 kilómetros entre Santiago y Carril¹⁹.

Como hemos visto, ambas concesiones inician sus proyectos durante la fase expansiva del ferrocarril español tras la ley de 1856, y por las demoras sufridas durante la construcción también sufren las consecuencias de la crisis bursátil de 1866 que supuso una paralización casi total de la actividad ferroviaria. Si recordamos la marca establecida en ese decenio (unos 400 kilómetros anuales), a partir de ese momento se reducirá a una cuarta parte, verificándose el inicio de una nueva etapa expansiva (el segundo impulso ferroviario), amparado ya por una nueva legislación, emanada de las leyes de 1870 y 1877²⁰.

4. El nuevo ciclo, d. 1880: minería, oportunidad y aventureros

Cuando se levanta nuevamente la veda ferroviaria, muchas cosas han cambiado en el panorama político y económico español en lo relativo a ferrocarriles. Por un lado, el Estado ha incrementado su papel regulador a partir del necesario socorro que tuvo que prestar a las empresas en crisis, alentando la fusión de compañías y estimulando la creación de sociedades que construyeran ferrocarriles en zonas todavía inéditas. También se había constatado que las previsiones sobre los rendimientos de las compañías habían estado sobredimensionadas y la tozuda realidad ofrecía un exceso de

¹⁸ Cuéllar Villar (2008a).

¹⁹ Biblioteca Ferroviaria (FFE), J-03.

²⁰ Casares Alonso (1973).

cargas financieras que los magros ingresos de explotación no cubrían con suficiencia. Por último, los cambios derivados de la renovación legislativa de la Revolución de 1868 y el panorama de la Revolución Industrial en Europa ofrecían un nuevo escenario en España donde cobraría mayor protagonismo la explotación de yacimientos mineros. De la combinación de todos estos factores, y algunos otros, surgirían un nuevo modelo ferroviario, de ciclo minero, que buscaría el encaje del interés público y el agio privado para sacar adelante nuevas líneas que se habían quedado fuera de los proyectos anteriores y que ahora sí saldrían adelante²¹.

Aquí tendrían cabida los capitales británicos, que llegarán en tropel a la construcción de instalaciones minero-ferroviarias-portuarias para sacar las materias primas (principalmente mineral de hierro y piritas de cobre) con destino a las industrias británicas. La legislación minera había favorecido la llegada de capitales foráneos a estas explotaciones de Andalucía y el Sureste, pero también la legislación ferroviaria no había puesto mayores trabas a la conversión de algunos ferrocarriles de naturaleza minera en líneas de servicio general, subvencionando y admitiendo variaciones en los trazados inicialmente previstos.

En la última década del siglo XIX se abrirán al servicio la mayor parte de estas líneas que completarán la trama ferroviaria nacional. El primer caso es el de la línea de Zafra a Huelva, en el suroeste peninsular. Esta línea ya había estado diseñada en la referida ley de 1870, pero su construcción estaba condicionada a la finalización de la línea de Mérida a Los Rosales, situada más al este, y que tenía un recorrido paralelo. El cambio de escenario producido tras la venta de las minas de Río Tinto y la construcción de diversos ferrocarriles puramente mineros en la zona onubense (el propio Río Tinto, Buitrón y Tharsis, todos de vía estrecha) hizo que la traza del Zafra-Huelva pudiera resultar interesante para completar el acceso a los yacimientos más occidentales de la faja pirítica onubense. No en balde, detrás de esta iniciativa estaban Hugh M. Matheson, el propietario de Río Tinto, Guillermo Sudheim y Enrique Doestch, los dos ingenieros alemanes, asentados en Huelva, que habían convencido a Matheson para la compra al Gobierno español de las minas de Río Tinto.

La operación corría prisa y, tras la apertura de la línea de Mérida a Los Rosales en 1879, se presentó el proyecto de construcción, constituyéndose una sociedad para su explotación en 1884, *Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva* (ZH), siendo inaugurados los diferentes tramos de la línea en 1886 y 1889 con un total de 179 kilómetros. Como vimos en el caso de la línea gallega, la construcción se la reservaron los británicos, en la figura de Sudheim, y éste fue el encargado de la explotación durante cuatro años a cambio de un canon anual de 2,75 millones de francos²².

Al otro lado de Andalucía se constataba este modelo minero-ferroviario con la constitución en 1885 de una sociedad, también en Londres, denominada *The Great Southern of Spain Railway* (GSSR), que había obtenido la concesión para la construcción de un ferrocarril desde Lorca, en Murcia, hasta Granada. Sin embargo, el verdadero interés radicaba en la explotación del tramo que atravesaba la provincia de Almería a lo largo del corredor del valle del Almanzora para acceder a los yacimientos

²¹ Cuéllar Villar (2003b).

²² Cuéllar Villar (2008b).

férricos de la cara norte de la sierra de los Filabres. Por eso, cuando la compañía abrió el tramo entre Lorca y Baza y el enlace de Almendricos hasta el puerto de Águilas, dio por concluida su fase construcción y se desprendió, no sin controversias, del resto de la concesión²³. La línea construida por GSSR alcanzó los 168 kilómetros y en 1894 ya estaba completamente operativa.

Si volvemos nuestra mirada a Galicia, encontramos que el proyecto liderado por empresarios locales ha derivado en una creciente presencia de intereses británicos, ocasionado por las deudas contraídas durante la construcción y se había formado en 1886 una nueva sociedad, *The Coruña, Santiago and Peninsular Railway Company Limited* (CSPR), que había absorbido al antiguo ferrocarril compostelano y quería proseguir la construcción, hacia el sur, hasta Pontevedra. Aquí no habría intereses mineros, sino más bien una derivación de las insuficiencias económicas de la compañía gallega que tuvo que entregar el negocio en manos de sus acreedores, los constructores, entre los que figuraban John Livesey y Clarendon G. Hyde, como veremos más tarde. En 1889 se abrió al servicio el tramo de 32 kilómetros que completaba la línea.

Tampoco tendrían intereses claramente mineros las líneas que anotamos a continuación promovidas por los británicos, aunque indirectamente sí afectaron a su realización. Nuevamente en Andalucía, en su parte más meridional, junto al estrecho de Gibraltar, se había concebido una conexión ferroviaria que tenía evidente interés para los intereses británicos. Las primeras propuestas, también surgidas de la ley de 1870, optaban por una conexión en dirección hacia la bahía de Cádiz y en ellas estuvieron ingenieros franceses (Balignac) e ingleses (Irvine, Smith) y alemanes (Engelbach) que constituyeron en 1880 una sociedad para tal fin: *Compañía del ferrocarril directo de Jerez a Algeciras (Gibraltar)*. Sin embargo, la aparición de un ingeniero francés, afincado en España, Carlos Lamiable y el interés manifestado por el ayuntamiento de Ronda de trazar un ferrocarril por su municipio hizo que el proyecto diera un cambio radical virando la salida del ferrocarril hacia el noreste en busca de la línea de Córdoba a Málaga, en Bobadilla. El nuevo proyecto de Lamiable sería respaldado por el grupo Greenwood-Henderson que se hizo con la concesión y constituyó una empresa para tal fin, *The Algeciras (Gibraltar) Railway Company* (AR), en 1888. La línea Algeciras-Ronda-Bobadilla sería inaugurada entre 1890 y 1892 con una longitud de 177 kilómetros²⁴.

También en ese momento se configuraba en el centro peninsular el más desconcertante de estos proyectos, la construcción de la línea de Ávila a Salamanca, que había sido otorgada de modo provisional en 1883 a Manuel González y García Franco, sin subvención alguna. Una vez conseguida la concesión definitiva en enero de 1888, ésta fue traspasada a una sociedad británica, *The Madrid and Portugal Direct Railway (Avila and Salamanca) Limited* (MPDR), que se había constituido en el mes de noviembre del año anterior. Con esa razón social tan ambiciosa se presumían grandes logros, aunque en realidad sólo se pudieron construir 40 kilómetros entre la capital salmantina y la ciudad de Peñaranda de Bracamonte, terminada en 1894 en condiciones muy precarias.

²³ Ver detalles de la evolución de la concesión de Murcia a Granada en Cuéllar Villar (2003a), pp. 189-194.

²⁴ Cuéllar Villar (2008b).

Por último, en esta presentación de las líneas ferroviarias españolas de vía ancha con intereses británicos, nos acercamos al caso de la línea de Baza a Guadix, también peculiar. Este corto tramo ferroviario era el resultado de las continuas segregaciones que sufrió la inicial concesión de Murcia a Granada: Murcia a Alcantarilla, abierta por MZA en 1864; Alcantarilla a Lorca, puesta en explotación en 1885 por una compañía homónima; Lorca a Baza, concluida en 1894 por GSSR; y Guadix a Moreda, y Moreda a Granada, abierta al tráfico entre 1896 y 1904 por la *Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España*, de capital francés y que contaba con el liderazgo del catalán Ivo Bosch²⁵.

Cuando se inicia el siglo XX, sólo quedaban por concluir el tramo citado entre las dos ciudades granadinas, que tenía como especial aliciente el cierre del gran eje transversal ferroviario entre Andalucía y el Levante español. Por otro lado, el terreno tenía algunas complicaciones orográficas y el tráfico local era escaso. Aún así el interés estratégico hizo que Ivo Bosch (concesionario de Sur de España) se interesara por el proyecto. No pudiendo integrar esta línea en el conjunto de Sur de España, a causa de las dificultades económicas y la oposición de los obligacionistas, diseñó una estrategia novedosa, como veremos más adelante, consiguiendo a través de una compañía británica, *The Granada Railway* (GR), el traslado de la concesión. En 1907 quedaron abiertos al tráfico los 52 kilómetros de la línea.

5. Usos y abusos en la financiación de las compañías británicas en España

Las operaciones de financiación de estos negocios tuvieron una evidente similitud con los emprendidos por los franceses en las grandes redes españolas. Copiaron sus virtudes y sus defectos. A grandes rasgos podemos sintetizar distribuyendo el capital preciso para la construcción de las líneas férreas españolas en la segunda mitad del siglo XIX en tres grandes apartados (Cuadro 1).

En primer lugar, el capital social en acciones, que supuestamente debería atender al grueso de la inversión, por lo que su emisión habría de estar en correspondencia con las previsiones de primer establecimiento y necesidades de capital en el momento de iniciar la explotación. No fue así, y se repitió con contumacia la tradición de una escasa exposición de capital, siempre por debajo del 50 por ciento del coste de las líneas en el momento de la apertura al servicio. Además, si tenemos en cuenta que no siempre se había desembolsado totalmente el valor nominal de las acciones, podemos concluir que estos capitales actuaron sólo como señuelo para el arranque del negocio. Los menos expuestos serían los accionistas del GSSR que sólo cubrieron en un 20 por ciento la inversión necesaria. Encontrándose en el otro extremo la peculiar compañía MPDR, con un 62 por ciento.

Para completar este panorama, hemos de tener en cuenta que sólo ZH y AR consiguieron colocar con éxito sus acciones en el mercado, la primera en pleno y la segunda con un elevado porcentaje del 97 por ciento. El resto de compañías fracasaron claramente en este apartado, siendo lo habitual conseguir el respaldo inversor en las tres cuartas partes de la emisión de capital. Así, en 1868, UMR había cubierto 4.360 de las 6.000 acciones emitidas, CSPR en 1889, había hecho lo propio con 31.837 de las

²⁵ Cuéllar Villar (2003a), p. 192.

40.000, y GSSR, en 1894, sólo había recaudado 493.000 libras de las 650.000 previstas en su capital social. Esta compañía, además, se había visto obligada a reducir su capital inicial cuando se constituyó la sociedad en 1885 en un 40 por ciento, tras la renuncia a continuar la construcción de Baza a Granada.

Por su parte, las dos pequeñas compañías de MPDR y GR, las más tardías, cubrieron sólo el 50 por ciento de sus emisiones, quedando la recaudación muy por debajo de lo previsto. En caso de GR, el problema, como veremos más adelante, fue menor ya que Ivo Bosch consiguió negociar con habilidad la financiación correspondiente a la subvención del Estado. Es posible que el propio banquero catalán no tuviese más interés en esta operación y se limitara a asignar el grueso del capital a la empresa encargada de la construcción, la británica *The Spanish Railways Trust Investment*, controlada por el propio Bosch, y por lo tanto titular indirecto de esas acciones. Más grave se tornó la situación para la línea de Ávila a Salamanca que había partido con un capital nominal de 600.000 libras, de por sí ya escaso para las 900.000 previstas para la construcción completa de la línea. El capital fue dividido en tres tipos de títulos: 15.000 ordinarias de 10 libras cada una, de las que sólo se contrataron 5.007 acciones; otras 200.000 de primera preferencia de 1 libra, con una respuesta también insuficiente de 106.526 acciones colocadas; y por último, otras 150.000 acciones de segunda preferencia, también de 1 libra, con 100.010 respaldadas.

Ante estas insuficiencias, el recurso a la emisión de obligaciones hipotecarias siguió la tradición abusiva en nuestros ferrocarriles. Como es sabido, esta entrada fácil de capital tenía la contrapartida del endeudamiento en el medio plazo para las compañías, que debían atender a estas cargas financieras con los líquidos de la explotación ferroviaria. Dado que estos resultados se tornaron mucho más reducidos que lo que precedían los alegres pronósticos iniciales, la consecuencia sería la insuficiencia, la renegociación con los obligacionistas y, en muchos casos, la suspensión de pagos. Además, la escasa solvencia que terminaron teniendo estos títulos en los mercados financieros provocó una subasta muy por debajo del par, lo que contrajo notablemente el líquido ingresado, si bien esto aligeraba la deuda posterior.

Aún así, estas partidas constituyeron en muchos casos el apartado más importante de la financiación del primer establecimiento. GSSR sería la más endeudada con un 71 por ciento de su financiación basada en el capital de los obligacionistas, mientras que UMR había recurrido a esta opción en las dos terceras partes de su proyecto. El riesgo asumido era muy grande, ya que unos ingresos de explotación insuficientes provocarían graves problemas económicos en estas empresas. Más prudentes serían otras empresas, que se moverían entre el 30 y el 50 por ciento.

Los problemas con sus obligacionistas fueron constantes en todas estas empresas, y más temprano que tarde, tuvieron que asumir renegociación de capital o cambios en las estrategias de explotación. Los tribunales dirimieron muchas de estas disputas legales. Los gallegos de CSPR tuvieron que ceder ante las deudas contraídas en la construcción del primer tramo de Santiago a Carril y a pesar de los esfuerzos de Vilardebó, Mould y el resto de acreedores británicos terminarían haciéndose con el control de la compañía, que desde 1886 tenía una nueva razón social.

El ZH, que también había recurrido a la cesión de la explotación al constructor de la línea, en este caso Sundheim, debió reconocer en 1894 que su situación era insostenible y declarar la suspensión de pagos, procediendo a continuación a establecer un convenio con sus acreedores, entre los que el grueso mayor de la deuda correspondía a las amortizaciones e intereses de las dos series de obligaciones emitidas en 1884 y 1887. En líneas generales, se decidía pagar con el líquido disponible en caja la deuda de material existente y proceder a cubrir las obligaciones con el líquido de la explotación ferroviaria hasta 1899, repartiéndolo proporcionalmente entre los tenedores de obligaciones de primera hipoteca. Es decir, el hipotético dividendo de los accionistas pasaría a los obligacionistas. Las obligaciones de segunda hipoteca, cuya colocación en el mercado había sido menor, anularían sus cupones hasta 1899, renunciando, por lo tanto, a esa parte del capital. De este modo, se consideraba que a partir de 1899 la compañía conseguiría normalizar su situación²⁶. Pero en este último año se repitió la suspensión de pagos y se prolongó el convenio anterior hasta 1908, si bien ya reconocía que si la situación de insuficiencia se prolongaba más allá de esta fecha se procedería del mismo modo²⁷. La intención última de los propietarios de la línea era desprenderse del negocio y así lo intentaron en 1907 en las negociaciones entabladas con MZA, sin embargo, la baja oferta realizada por la compañía madrileña hizo imposible la operación: de los cien millones de pesetas que figuraban en su activo en el balance de dicho año, sólo se les ofrecían seis millones a pagar en anualidades²⁸.

GSSR también tendría que asumir el mal trago de la insuficiencia de recursos para atender al servicio de obligaciones, lo que le obligaría a una reorganización del capital social de la empresa iniciado en 1904 y culminado en 1912. En realidad, las dudas iniciales sobre la concesión, los kilómetros construidos y la negociación para desprenderse del tramo que no interesaba, habían provocado desequilibrios financieros en la sociedad que, como hemos apuntado, hicieron crecer desmesuradamente la carga hipotecaria. El problema se agravó al iniciarse el siglo XX y pretender la construcción de un embarcadero que agilizara el trasiego de mineral del ferrocarril al barco. El elevado coste de la operación y la escasez de recursos hicieron que los promotores de GSSR optaran por crear una sociedad paralela, *The Hornillo Company Limited*²⁹, que sería la titular de la instalación, puesta en servicio en 1903, hasta que fuera posible su integración en GSSR.

En 1904 era ya inaplazable la reforma del capital y se buscó el aligeramiento de la deuda hipotecaria mediante la conversión de una parte del capital en obligaciones en acciones. Para ello, el nominal inicial de 650.000 libras que tenía la sociedad (del que

²⁶ ZH, Libro de Actas de Junta General de Accionistas, nº 2, pp. 8-16 (extraordinaria, 13-07-1894).

²⁷ ZH, Libro de Actas de Junta General de Accionistas, nº 2, pp. 33-41 (extraordinaria, 06-02-1899).

²⁸ Cuéllar Villar (2008b), pp. 175-176.

²⁹ Esta nueva compañía se había creado en Londres el 21 de julio de 1898 con un capital en acciones de 20.000 libras, dividido en igual número de títulos de una libra. Los principales titulares del capital eran los mismos que en GSSR, especialmente Charles Morrison y Alexander Henderson. Además, la sociedad realizaría en 1903 una hipoteca sobre la titularidad de GSSR de 120.000 para los trabajos de construcción del embarcadero. En los diez años siguientes se liquidaría esta deuda y se traspasaría la titularidad de las instalaciones ferropuertuarias a GSSR, para lo que ésta realizó una nueva emisión de obligaciones por valor de 100.000 libras. PRO, BT 31/8645, y Cuéllar Villar (2003a), p. 227..

sólo se habían cubierto 493.100) se elevó hasta 694.290 libras mediante la unificación de todas las acciones en ordinarias³⁰.

AR, en los que se repetían muchos de los promotores de GSSR, no le fue a la zaga en lo temerario de su financiación hipotecaria. Aunque inicialmente pudiera pensarse en lo prudente de su actuación, con apenas un 30 por ciento del capital proveniente de la aportación de los obligacionistas, sucesivamente se realizaron nuevas emisiones para atender ampliaciones o mejoras en el servicio ferroviario. En 1891, 250.000 libras a un elevado interés del 6 por ciento; en 1893, otras 125.000 libras que tenían como misión cubrir la inversión para el establecimiento del servicio marítimo entre Algeciras y Gibraltar; y, por último, en 1900, una nueva emisión con el 5 por ciento de interés de 717.652 libras. Todo esto provocó una pesada carga financiera que anualmente superaba las 76.000 libras, que los saldos de explotación eran incapaces de atender.

Este panorama desolador, con graves errores de cálculo e indudables imprudencias inversoras que pone en tela de juicio la imagen de prudencia del capital británico en el exterior, tendría una única excepción en la pequeña línea de Baza a Guadix, que en realidad no era británica, sino que usaba esa titularidad como “una bandera de conveniencia”. GR sólo realizó una tardía emisión de 12.000 libras en obligaciones para atender a la compra de material rodante. Esta actitud de cordura obedecía al éxito con el que se negoció la concesión de la subvención a otorgar por parte del gobierno español.

Efectivamente, según los datos disponibles, una parte significativa de la financiación del negocio ferroviario se cubrió con la aportación a fondo perdido de las subvenciones públicas. Artola calculó que las líneas más beneficiadas en este sentido obtuvieron del Estado entre un 30 y 60 por ciento de la inversión prevista³¹. Las compañías británicas en España se movieron en la parte baja de esta horquilla: GSSR sólo obtuvo un 10 por ciento debido a la renuncia que hizo a una parte significativa de la concesión y al hecho de que el tramo de Almendricos a Águilas no estaba subvencionado; ZH (14 por ciento), AR (26 por ciento) y CSPR (32 por ciento) obtuvieron la cifra estándar de 60.000 pesetas por kilómetro fijada en la ley de 1870 y sus variaciones de porcentaje obedecieron al modo en el que se financiaron el resto de las inversiones. Las excepciones estuvieron en las compañías de UMR y MPDR, sin apenas subvención, y en el lado opuesto el caso singular de GR que llegó a cubrir más de la mitad de su inversión con la aportación pública.

Las razones son realmente sorprendentes, ya que a esta parte de la línea le correspondía la misma subvención inicial que la ley de 1870 había otorgado a la concesión completa de Murcia a Granada, de 60.000 pesetas por kilómetro. Sin embargo, los sucesivos arreglos concesionales que se habían producido habían dejado sin finalizar el tramo de

³⁰ La nueva distribución de capital social quedó así: las antiguas 23.482 acciones ordinarias (de las 40.000 emitidas) mantuvieron su situación; las 25.000 antiguas preferentes se convirtieron en ordinarias; las 16.518 antiguas ordinarias en cartera, se capitalizan con la conversión de obligaciones a las que suman la creación de nuevas acciones (2.700) lo que permite disponer de 19.201 acciones ordinarias nuevas que reconvierten la deuda en obligaciones de 380.000 libras en 192.010 libras en acciones. Además se añadieron 1.000 acciones nuevas para atender a otros pagos atrasados en 910 acciones realizadas. A éstas habría que añadir las 8.280 acciones liberadas por la compañía en el momento de su creación. PRO, BT 31/36585 Vol. 1.

³¹ Artola (1978), p. 356, y Cuéllar Villar y Sánchez Picón (1999).

Baza a Moreda, de algo más de 80 kilómetros. Para éste se asignaban algo más de 4,6 millones de pesetas, pero la ley de 7 de marzo de 1902 consideró que, dado que entre Guadix y Moreda ya operaba desde 1899 la compañía *Sur de España*, la realización de la línea se debía reducir al medio centenar de kilómetros entre Baza y Guadix sin que hubiera merma en la subvención total asignada. El Estado incrementaba así de modo caprichoso la subvención prevista en la ley. Había ocurrido exactamente igual que con la línea de Linares a Almería de la que también era concesionario Ivo Bosch.

6. Los nombres y los hombres del capital británico en España

Los tenedores de acciones y obligaciones provenían en su gran mayoría de las Islas Británicas. Esto ya lo podíamos intuir y las listas de estos titulares lo corrobora (ver Anexo). En la City londinense se negociaron estos valores que fueron suscritos, como hemos visto, con relativo éxito. Al frente de los proyectos se encontraban algunos inversores de renombre que tenían instaladas sus oficinas en el corazón de la City londinense (Ilustración 1), Matheson, Henderson, Livesey, Pearson, Hett Maylor, Mockford, Kitson, Dobree o Gibbs, entre otros. También aparecen empresas ligadas al sector ferroviario o al financiero, *Spanish Railways Trust Investment*, *The Trustees and Executors and Securities*, *Railway Debenture Trust*, *National Provincial Bank of England* o *River Plate General Investment Trust*. Y por supuesto, un numeroso grupo de pequeños accionistas que no sólo procedían de Londres y su entorno, sino que se situaban en otras ciudades como Manchester, Liverpool, Brighton, Jersey, Leeds Glasgow o Cardiff. El volumen de la inversión en acciones de estas compañías se aproximaba a los tres millones de libras, de los que el 97 por ciento correspondía a los británicos y sólo un 3 por ciento a españoles.

En este caso, las partidas son insignificantes, destacando sólo los capitales de los hermanos Ross (5.000 libras) y de Agustín Valarino (4.000) en el UMR, o los del grupo de españoles que participaron en el ZH, como José García Guerra (20.000), Antonio Cánovas del Castillo (2.000), Práxedes Mateo Sagasta (2.000), Carlos Ibáñez e Ibáñez de Íbero (2.000), Daniel Carbello Conderido (2.000), Adolfo Rey Moresco (2.000), Gabriel Rodríguez Vilallonga (2.000) o Alfredo Escobar Ramírez, marqués de Valdeiglesias (2.000), a las que habría que sumar Guillermo Sundheim (48.000) y Enrique Doetsch (2.000), de origen alemán y socios de Matheson, pero establecidos en Huelva. En las demás compañías una presencia hispana testimonial, aunque sí más numerosa para el caso de CSPR con capitales procedentes de la emigración gallega en Cuba, que agrupaban 290 libras muy repartidas, y de algunas ciudades gallegas, especialmente Santiago de Compostela, con 560 libras. Estos eran los restos del naufragio del Ferrocarril Compostelano. En las compañías GSSR y MPDR no consta ningún inversor local.

Con respecto a los obligacionistas, la información sigue siendo todavía esquiva y no disponemos de relaciones precisas de los mismos. Para el caso de las compañías británicas contamos con alguna información de las compañías CPRS, GSSR y MPDR que nos dan una primera aproximación a los titulares de estos bonos hipotecarios. La cuestión consideramos que es importante ya que si el capital en acciones invertido en España por los británicos fue de 3 millones de libras aproximadamente, el de

obligaciones fue aún mayor, unos 4,4 millones de libras. Los primeros datos³² ofrecen una correspondencia directa entre la posesión de acciones y de obligaciones, lo que nos llevaría a entender que, como no podía ser de otra manera, también estuvo colocado en el mercado británico la gran mayoría de los títulos hipotecarios. A falta de una mayor concreción de datos, sí podemos vislumbrar en algunos casos un reparto proporcional de las obligaciones entre los mayores accionistas que se convertirían simultáneamente en propietarios y prestamistas del negocio. Este sería el caso de CSPR, en el que los principales poseedores de acciones serán también los principales tenedores de obligaciones: John y James Livesey, Weetman D. Pearson, James Kitson, Clarendon G. Hyde, Henry Hurrell y la empresa The Trustees and Executors se garantizarían un 5 por ciento de rendimiento sobre el capital prestado, amén de los repartos de dividendos que se pudieran producir. El control de la empresa por su parte era absoluto, tanto en las asambleas generales de accionistas como en los comités de obligacionistas. También será idéntica la situación en MPDR, donde los principales accionistas se repartirán las obligaciones de modo proporcional a su participación en el capital de la empresa.

En el caso de GSSR se repetirá la fórmula, pero con la variante de la presencia de empresas constructoras o suministradoras de material que recibían por sus servicios el pago en obligaciones, lo cual en principio no era un mal negocio para la compañía, aunque la estrategia se complicaría ante las demoras en los pagos de cupones. GSSR también optó por un sistema indirecto de compensación a sus accionistas a través de la capitalización de los títulos del embarcadero del Hornillo y de la remuneración a los obligacionistas de esta parte del negocio, a los que entre 1904 y 1913 se le pagó religiosamente sus cupones con un generoso interés del 6 por ciento. Greenwood, Henderson, Harrison y otras empresas habituales eran los poseedores de estos títulos³³.

Llegados a este punto, nos interesa conocer quiénes eran los promotores británicos de estos negocios y también, si es que las hubo, sus conexiones españolas. Si rastreamos en los primeros pasos de los ferrocarriles en España, allá por la mitad del siglo XIX, encontramos las primeras pistas que nos aproximan a la llegada de ingenieros británicos, bien ocupados en el diseño de las primeras líneas, bien en la puesta en servicio de locomotoras y convoyes. El ya conocido atraso tecnológico español y sus déficits en capital humano son la causa principal de la llegada de estos técnicos. Junto a ellos llegaron las inversiones de capital procedentes de las islas.

Entre los primeros ingenieros encontramos a los hermanos John y James Livesey que en 1855 habían sido contratados por George Mould para los trabajos en la línea de Alar del Rey a Santander³⁴ y para el ferrocarril Caledoniano en Escocia, de los que Mould era constructor. Ambos apellidos, Mould y Livesey, iniciarán a partir de ese momento una larga relación de encuentros y desencuentros con los ferrocarriles en España. Mould, a través de su hijo John Stephenson, quedará ligado a la construcción del ferrocarril Compostelano y a la CSPR, donde también estará Livesey como asistente en la construcción con una empresa que había formado junto a otro apellido ilustre,

³² Para CSPR, PRO, BT/ 31/14823 (1893); para GSSR, PRO, BT/31/36585 Vol. 1 (1904); y para MPDR, PRO, BT/31/14894 (1897).

³³ PRO, BT 31/8645.

³⁴ Sánchez Albornoz (1969).

Henderson, con el que había comenzado negocios en la construcción de ferrocarriles argentinos tras su marcha de España. En España, Livesey y Henderson también estarían asociados en AR y GSSR, cerrando así un bucle de más de medio siglo de inversiones y trabajos en la península.

Por otro lado, alrededor de las primeras líneas andaluzas, George B. Crawley había establecido una sociedad (UMR) que entraba en directa competencia con las primeras iniciativas del capital francés en esta zona, como Guilhou que se había hecho con la concesión de Sevilla a Jerez y Cádiz en 1856, o la eventual alianza Péréire-Rothschild en 1857 en la línea de Córdoba a Sevilla. En esos años también habían trabajado como jóvenes ingenieros los hermanos Owen Charles Dalhousie y Henry Francis Ross en los proyectos de Edward Manby en la línea de Córdoba a Belmez y, sobre todo, al servicio de la compañía MZA en el diseño de sus líneas principales. Ambos intereses, los de Crawley y Ross, se aunaron para sacar adelante la construcción de una línea de Utrera a Morón y Osuna que se consideraba estratégica, pero también emprendieron otros proyectos de interés en ese momento en la capital de España, Madrid, como líneas de tranvías y concesiones de suministro de carne. No parece que las relaciones entre Owen Ross y George Crawley fueran muy buenas y la sociedad terminaría rompiéndose en un largo contencioso que se resolvería en 1870 por la corte de Londres con la subasta pública de UMR, que sería adquirida por el propio Crawley. Finalmente, tras las negociaciones emprendidas con el grupo de capitalistas malagueños encabezados por Jorge Loring, UMR sería vendida y disuelta en 1874. Crawley marchará a México, donde entrará al servicio de *Smith Knight and Company*, con Thomas Braniff en la construcción de los ferrocarriles del Porfiriato. A la edad de 46 años, fallecerá en 1879. Por su parte Ross, tras una breve estancia en Londres, regresaría a España momentáneamente en 1870 para poner en marcha una explotación minera de azufre en Hellín que también fracasará. Tras su nuevo regreso a Londres realizará una extensa labor en el estudio del uso de fuentes de energía (carbón, petróleo, agua...), falleciendo en Londres en 1893³⁵.

El grupo Jardine Matheson fue el que mayor capital invirtió en España, no sólo por su conocida participación en las minas de Río Tinto³⁶, sino por el respaldo dado a la construcción del ferrocarril de Zafra a Huelva, en la que también intervinieron como asesores Guillermo Sundheim y Enrique Doetsch que consiguieron convencer al banquero londinense de la oportunidad de la inversión. De hecho Hugh Mackay Matheson, y sus socios Charles Magniac y T. W. Meates, eran poseedores del 90 por ciento del capital de ZH. Sus anteriores éxitos comerciales con el tráfico de opio en China, donde Jardine Matheson se había hecho con un sitio en la City, y la rentabilísima operación de compra de Río Tinto propiciaron tan generosa aportación, más de un millón de libras, si bien ahora no tendrían tanta fortuna y el verdadero beneficiario del negocio sería Sundheim como constructor de la línea.

También tuvo una especial relevancia el grupo Henderson, liderado por Alexander iniciador de una saga de inversores y constructores que distribuyeron sus intereses ferroviarios entre Argentina y España, pero que también tuvieron negocios en el

³⁵ *Minutes of Proceedings*, 1893, vol. 116, pp. 384-385 y 1895, vol. 122, pp. 383-385.

³⁶ Avery (1985).

suministro de carne argentina a Europa. Alexander Henderson (1850-1934) había iniciado su actividad en 1867 en la City como contable de la casa Deloitte, donde trabajó junto a Thomas Greenwood, un empresario ferroviario de indudable éxito, en cuya sociedad, *Greenwood & Co*, entraría en 1872. Coincidiendo con la expansión ferroviaria mundial, especialmente en Sudamérica, Henderson consiguió hacerse con un hueco de renombre en la bolsa de Londres y aumentar su capital. Los grandes rendimientos dados por *The Buenos Aires and Great Southern Railway* fueron determinantes en este sentido. En 1880 ya tenía establecida una red consistente en la que participaban algunos de sus hermanos, como Frank que se estableció en Sudamérica, Henry William que también entraría en Greenwood y participaría en sus negocios españoles, o Brodie Haldane que como ingeniero se asociaría a la casa Livesey e impulsaría la constitución de la casa *Livesey, Son & Henderson* en la que Alexander tendría una participación importante, y que a la postre sería la responsable de explotación de CSPR, AR y GSSR. Los proyectos y construcciones en Sudamérica no cesaban (*River Plate Fresh Meat Company Limited*, *The Taltal Railway of Brazil*, *The North East Uruguay Railway*, *The Santa Marta Railway*, *The Transandine Railway*), pero también en Norteamérica, Australia y Asia, con intereses en minas, servicios urbanos y explotaciones agrarias³⁷.

En este contexto, Henderson llega a España a mediados de la década 1880 con dos proyectos ferroviarios de mediada entidad, aunque no por ello menos interesantes. De hecho, de las obras ferroviarias en España de finales del siglo XIX, las líneas de Lorca a Granada y de Algeciras a Bobadilla fueron de las más importantes. Alexander Henderson y sus socios, entre los que se encontraban las constructoras Greenwood, Hett Maylor y Kitson Meyer, u otros hombres de negocios londinenses como Charles Morrison, Harry H. Dobree o Joseph W. Todd, que también participarían en las empresas ferroviarias sudamericanas y españolas del grupo Henderson. La ligazón familiar, no obstante, fue muy importante no sólo en la presencia de otros miembros del clan, mujeres incluidas, en el capital accionario, sino también en puestos de responsabilidad y de gestión, especialmente en GSSR, empresa que mantuvo la explotación de su ferrocarril en España hasta 1941 y su razón social hasta 1951, con la presencia de Ronald Henry White Henderson, sobrino de Alexander. Pero, para ese momento la sociedad, tras la muerte de Alexander en 1934, se había convertido en *Henderson Administration*, una sociedad que sigue hoy en día en activo.

El más desastroso de los negocios ferroviarios británicos en España, MPDR, respondía al surgimiento en Gran Bretaña a partir de 1868 de negocios de inversión de gran riesgo que terminarían teniendo gran importancia en el mercado americano, ya en el siglo XX y que mostrarían sus dificultades en la crisis de 1929. Lo ocurrido en MPDR podría interpretarse en este sentido, ya que la ignorancia no parece que justifique este proyecto, más aún si contamos con la presencia de diversos inversores de prestigio que consideramos deberían tener toda la información del ferrocarril que se pretendía construir³⁸. Los principales involucrados en el proyecto eran la casa Price Waterhouse y

³⁷ Wainwright (1985).

³⁸ Aún así, hay que recordar que Broder señalaba algunas previsiones totalmente infundadas por parte de los constructores, como considerar que en la comarca donde se construía el ferrocarril se podrían colocar la mitad de las obligaciones de la empresa, por un total de 160.000 libras. Broder (1981), p. 1372.

la compañía The Railway Debenture Trust, nacida en 1873, con ese perfil innovador y arriesgado de algunas empresas inversoras británicas en el extranjero que hemos apuntado antes³⁹. También aparece en este proyecto la casa Pearson and Son que además de su participación en diversos proyectos de ferrocarril en Gran Bretaña, sería contratista de las obras del puerto de Veracruz en México en 1895 y tuvo estrechas relaciones con el Porfiriato⁴⁰.

Otras empresas de inversión de procedencia británica habían estado presentes en los ferrocarriles españoles con elevadas participaciones, como *The Trustees and Executors and Securities* en CSPR o el *National Provincial Bank of England y Mercantiles Investment & General Trust* en GSSR, pero la que tuvo un papel más relevante fue *The Spanish Railways Trust Investment* que había surgido en 1894 a raíz de la renuncia de GSSR a continuar la construcción de la línea prevista desde Baza a Granada. La nueva empresa, radicada en Londres, en realidad era una invención del empresario ferroviario catalán Ivo Bosch, que a través de su agente de confianza en Londres, Román Romeu, formó la sociedad ante la imposibilidad de integrar la concesión en su red de *Sur de España*⁴¹.

La última mirada a los inversores británicos se aproxima a los de menor entidad. En los casos que estudiamos cubrieron una parte significativa de la inversión, un 15 por ciento, con participaciones que iban desde las 10 libras a poco más de mil. Sus profesiones eran variadas, pero abundan abogados, agentes de bolsa, militares, empleados, casadas, viudas, reverendos y comerciantes, aunque la denominación habitual es la genérica de caballero. Dentro de las empresas, la participación más numerosa de estos pequeños accionistas estuvo en AR con 47 por ciento del capital en acciones suscrito en pequeños lotes, MPDR con 27,7 por ciento y GSSR con 24,3 por ciento también tuvieron una presencia relevante de la pequeña burguesía británica. En el resto, los pequeños accionistas fueron muy escasos.

7. ¿Hubo negocio? Algunas conclusiones sobre la rentabilidad de la inversión

El objetivo principal de cualquier inversión es la obtención de un rendimiento positivo. Desde esta premisa las empresas ferroviarias británicas en España no se vieron coronadas por el éxito de forma general, aunque sí existen algunas matizaciones que muestran ciertos rendimientos obtenidos de modo indirecto.

Casi todas estas empresas surgieron de un modo paralelo en las dos últimas décadas del siglo XIX, si obviamos UMR, cuya corta trayectoria (1863-1874) es del todo singular. El resto fueron constituidas en una horquilla de diez años: ZH (1884), GSSR (1885), CSPR (1886), MPDR (1887), AR (1888) y GR (1894). Si tenemos en cuenta las peculiaridades de esta última compañía, el tiempo de aparición de estas compañías se reduciría a sólo un quinquenio, lo que viene a reforzar más intensamente la estrecha relación del capital británico con el segundo impulso ferroviario español.

Sin embargo, la duración de su actividad fue muy dispar: ZH, hasta 1941 (57 años); GSSR, hasta 1951 (66 años); CSPR, hasta 1928 (42 años), MPDR, hasta 1927 (40

³⁹ Véase Hutson (2005).

⁴⁰ Garner (2005).

⁴¹ Cuéllar Villar (2009).

años), AR, hasta 1914 (26 años) y GR hasta 1917 (23 años). Aunque estos datos son matizables, ya que GSSR dejó su actividad ferroviaria en España en 1941 al igual que otras compañías nacionalizadas. CSPR cambió su denominación social por *The West Galicia Railway* (WGR) en 1896 aunque mantuvo toda su estructura accionarial. MPDR aunque no se disolvió hasta 1927, en realidad, desde que el Estado español se había hecho con la explotación abandonada del único tramo construido entre Salamanca y Peñaranda de Bracamonte en 1905. Por último, GR cambió su denominación en 1917 a *Compañía de los Caminos de Hierro de Granada*, tras el fallecimiento de Ivo Bosch y la transmisión de la empresa al grupo Escoriaza.

Con estos parámetros, accedieron a una venta anticipada UMR y AR, mientras que el resto pasaron de un modo u otro al Estado tras la finalización del ciclo de explotación privada. Según nuestros datos, Crawley transfirió la propiedad de UMR en 1875 a los empresarios españoles Jorge Loring y Joaquín de la Gándara, interesados en la unificación de líneas ferroviarias en Andalucía, por 6 millones de pesetas (unas 240.000 libras) lo que permitiría cubrir la inversión realizada por el británico, aunque sin grandes beneficios⁴². También AR acabaría en manos de *Andaluces* con la venta verificada en 1913. En este caso los números muestran una clara pérdida de capital, valorado en ese momento en 1,8 millones de libras, entre acciones y obligaciones, ya que la compañía malagueña valoró el pago de la concesión en 1,1 millón de libras, lo que arroja una pérdida de 759.781 libras (unos 19 millones de pesetas), si bien la transformación de los títulos y obligaciones de AR en valores de *Andaluces* ofrecería un escenario remunerador a los inversores británicos que no habían tenido en su compañía. Lo que desconocemos es si mantuvieron la titularidad de los mismos o la transfirieron.

Para el resto de compañías a las que la nacionalización les llegaría en 1928 (CSPR-WGR y MPDR) y 1941 (GSSR, GR y ZH) los beneficios habrían de estar en la larga explotación desarrollada⁴³. La empresa gallega, ya bajo la denominación de WGR, tendría unos resultados modestos, con una etapa de cierta brillantez entre 1901-1912 cuando se repartieron de modo habitual dividendos entre sus accionistas en una media del 2,5 por ciento anual. La crisis de la Primera Guerra Mundial cortarían estas remuneraciones y en la década de los Veinte apenas se pueden contabilizar un par de años de bonanza (1923-1924), para caer en la crisis del final de la década que desembocará en la nacionalización, a través de su integración primero en MZOV y posteriormente en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Los rendimientos de GR también fueron positivos durante un largo periodo, debido al singular convenio de arrendamiento que estableció con la compañía *Sur de España*.

Por último, tanto GSSR como ZH, serán compañías con una explotación gravada con unas elevadas cargas financieras que hicieron imposible el reparto de beneficios. Este resultado puede parecer sorprendente ya que precisamente estas compañías eran las más “mineras” de las estudiadas y por lo tanto las que tenían unos tráfico seguros que podrían hacer rentable la explotación. Sin embargo, las características de estos flujos

⁴² Mejor le iría después a Loring y Gándara que traspasarían la concesión a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en 1877 por 7,5 millones de pesetas, con un beneficio del 25 por ciento.

⁴³ Con la ya apuntada excepción de MPDR, cuya caducidad se decretó en 1905 y pasó a titularidad pública sin compensación económica alguna.

mineros no se adaptaron adecuadamente al negocio ferroviario de la vía ancha española, limitado por una serie de condicionamientos que, si en un primer momento fue aprovechado por estas compañías para obtener subvenciones y ayudas públicas, terminó pasando factura mediante una explotación poco rentable, con la rémora de los transportes vacíos a bocamina, los elevados gastos de explotación en zonas de orografía muy abrupta y con los condicionantes del mercado internacional de minerales que no se mostró todo lo estable que las compañías esperaban. La vía estrecha, mucho más versátil y económica, tuvo unos éxitos más rotundos en este sentido.

Sin perspectivas de mejora ni posibilidad de colocar el negocio a otra empresa de mayores recursos, GSSR y ZH, vivieron los años del problema ferroviario español, que arranca en 1918, con gran zozobra, pendientes de las ayudas públicas provenientes del Estatuto Ferroviario de 1924 y con unas perspectivas nada halagüeñas. La nacionalización de 1941 inició el proceso de liberación del negocio, si bien la negociación con el Estado español fue complicada, con frecuentes intervenciones del Foreign Office en defensa de los intereses de sus compatriotas. ZH obtuvo finalmente una valoración de sus activos en 7,2 millones de pesetas, cuando los propietarios esperaban obtener tres veces más, mientras que GSSR recibió 8,5 millones de pesetas, también muy por debajo de la valoración de la compañía⁴⁴.

Anexo

Cuadro 1. Financiación de líneas de ferrocarril con capital británico en España

En libras

Compañía	Líneas	Km	Fecha	Acciones	%	Obligaciones	%	Subvenciones	%	Total
UMR	Utrera-Morón-Marchena	62	1868	87.200	30	192.000	66	12.000	4	291.200
CSPR	Santiago-Carril-Pontevedra	73	1889	159.185	29	218.496	40	175.200	32	552.881
ZH	Zafra-Huelva	179	1889	1.120.000	37	1.504.408	49	442.176	14	3.066.584
AR	Bobadilla-Algeciras	177	1892	726.000	43	508.000	30	436.000	26	1.670.000
GSSR	Lorca-Baza-Águilas	168	1894	493.100	20	1.764.000	71	244.000	10	2.501.100
MPDR	Salamanca-Peñaranda de Brac.	40	1894	256.606	62	152.700	37	3.320	1	412.626
GR	Baza-Guadix	52	1907	160.500	45	12.000	3	185.720	52	358.220

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 2. Principales accionistas de *Utrera and Moron Railway*, 1868

Nombre	Capital (libras)	%
George B. Crawley	41.660	47,8
Antony Gibss	11.200	12,8
Robert Crawley & orders	10.000	11,5

⁴⁴ Cuéllar Villar (2008b), pp. 176-178 y 196-197. Véase también la correspondencia y el interés del gobierno británico en estos asuntos en PRO, FO/371-24525, 39778 y 49632.

Nombre	Capital (libras)	%
Thomas Dowling	9.000	10,3
Henry Ross	4.000	4,6
Agustín Valarino	4.000	4,6
Martha Pickering	2.000	2,3
Owen Ross	1.000	1,1
Pequeños accionistas (16)	4.340	5,0
	87.200	100,0

Fuentes: Elaboración propia. Asamblea General de Accionistas de 24 de julio de 1868. PRO, BT/ 31/806.

Cuadro 3. Principales accionistas de Coruña, Santiago and Peninsular Railway, 1893

Nombre	Apellidos	Capital (libras)	%
The Trustees and Executors and Securities Corporation Ltd		31.625	19,8
John Livesey		21.625	13,5
James Livesey		21.080	13,2
Weetman Dickinson Pearson		21.080	13,2
Sir James Kitson		16.080	10,1
Clarendon Golding Hyde		13.865	8,7
Henry Hurrell		5.270	3,3
John Ford		5.000	3,1
Edward Heasman		5.000	3,1
Arthur Hill Hutton		2.500	1,6
Arthur Hill Hutton		2.500	1,6
Charles Richard Mayo		2.500	1,6
John North		2.500	1,6
A. Thelluson Oddie		2.500	1,6
Robert Donald Thomson		2.500	1,6
Murray Walker		2.500	1,6
Pequeños accionistas (46)		1.610	1,0
		159.735	100,0

Fuente: Elaboración propia. Asamblea General de Accionistas de 5 de septiembre de 1893. PRO, BT/ 31/14823.

Cuadro 4. Principales accionistas de la Compañía de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva, 1887

Nombre	Capital (libras)	%
Charles Magniac	404.000	36,1
Hugo Mackay Matheson	402.000	35,9
T. W. Meates	220.000	19,6
Guillermo Sundheim	48.000	4,3
José García Guerra	20.000	1,8
Pequeños accionistas (13)	26.000	2,3
	1.120.000	100,0

Fuentes: Elaboración propia. ZH, Libro de Actas de Junta General de Accionistas, nº 1, (extraordinaria, 25-11-1887).

Cuadro 5. Principales accionistas de Algeciras (Gibraltar) Railway, 1888

Nombre	Capital (libras)	%
Alexander Henderson	101.150	14,6
Charles Morrison	63.920	9,2
William Slurdy	22.300	3,2
Harry H. Dobree	20.260	2,9

Nombre	Capital (libras)	%
Henry William Henderson	17.900	2,6
Lawrence Baker	14.980	2,2
Joseph W. Todd	12.500	1,8
Robert Henry Benson	10.000	1,4
Bertram W. Currie	10.000	1,4
Ferdinand M. Huth	10.000	1,4
Osmond de B. Priaulse	9.950	1,4
George Herring	9.920	1,4
John Bayless	9.680	1,4
James Slables	9.000	1,3
James H. Renton	8.630	1,2
Frederick Murray	8.240	1,2
George Alfred Brittain	7.500	1,1
James C. Burton	7.500	1,1
Laure Park	7.500	1,1
River Plate General Investment Trust C. L.	7.500	1,1
Ernest Cassel	7.000	1,0
Pequeños accionistas (212)	316.089	45,7
	691.519	100,0

Fuente: Elaboración propia. Asamblea General de Accionistas de 24 de octubre de 1888. PRO, BT/31/4171.

Cuadro 6. Principales accionistas de *Great Southern of Spain Railway*, 1888

Nombre	Capital (libras)	%
E. S. Hett	52.500	11,9
D. C. Scott	39.800	9,0
Charles Morrison	31.120	7,0
Hett Maylor Co	30.500	6,9
N. H. Hett	30.000	6,8
T. J. Yarrow	30.000	6,8
A. S. Harvey	17.000	3,8
National Provincial Bank of England	16.000	3,6
Alexander Henderson	14.550	3,3
Mercantiles Investment & General Trust	10.000	2,3
C. H. Hillingdon	8.750	2,0
William Rodger	8.500	1,9
E. A. Hoare	8.000	1,8
J. Leighon	8.000	1,8
L. C. Scott	7.000	1,6
J. Guthrie	6.000	1,4
D. S. Baker	5.000	1,1
A. J. Frost	5.000	1,1
George Higgins	5.000	1,1
T. M. Keywood	5.000	1,1
Pequeños accionistas (97)	104.812	23,7
	442.532	100,0

Fuente: Elaboración propia. Asamblea General de Accionistas de 28 de febrero de 1888. PRO, BT/31/36585 Vol. 1.

Cuadro 7. Principales accionistas de Granada Railway, 1897

Nombre	Capital (libras)	%
Spanish Railways Trust Investment C. L.	158.360	98,7
Bernand Tindal Bosanquet	520	0,3
Frederick Joseph Irwin	520	0,3
John Leonard Mattheus	500	0,3
Thomas Wise	500	0,3
Pequeños accionistas (44)	100	0,1
	160.500	100,0

Fuente: Elaboración propia. Asamblea General de Accionistas de 21 de junio de 1897. PRO, BT/31/15429.

Cuadro 8. Principales accionistas de Madrid and Portugal Direct Railway, 1898

Nombre	Capital (libras)	%
William George Sharp Mockford	48.500	17,8
S. Pearson & Son	35.054	12,9
Richard Winch	29.500	10,8
Railway Debenture Trust C. L.	19.309	7,1
James Robert Laing	9.225	3,4
William Pomfret Pomfret	9.225	3,4
William Alexander MacArthur	8.500	3,1
Patrick Macfadyen	8.500	3,1
Railway Share Trust Agency C. L.	4.855	1,8
William Thomas Webster	4.758	1,7
Emma Montefiore	4.260	1,6
Robert Thomas Cooke	3.398	1,2
Hon. Cecil Marcus Knatchbull Hugessen	3.120	1,1
Walford Green	2.980	1,1
Ellen Mary Hawkings	2.833	1,0
Francis Stafford Wolferstan	2.776	1,0
Pequeños accionistas (114)	75.428	27,7
	272.221	100,0

Fuente: Elaboración propia. Asamblea General de Accionistas de 7 de junio de 1898. PRO, BT/31/14894.

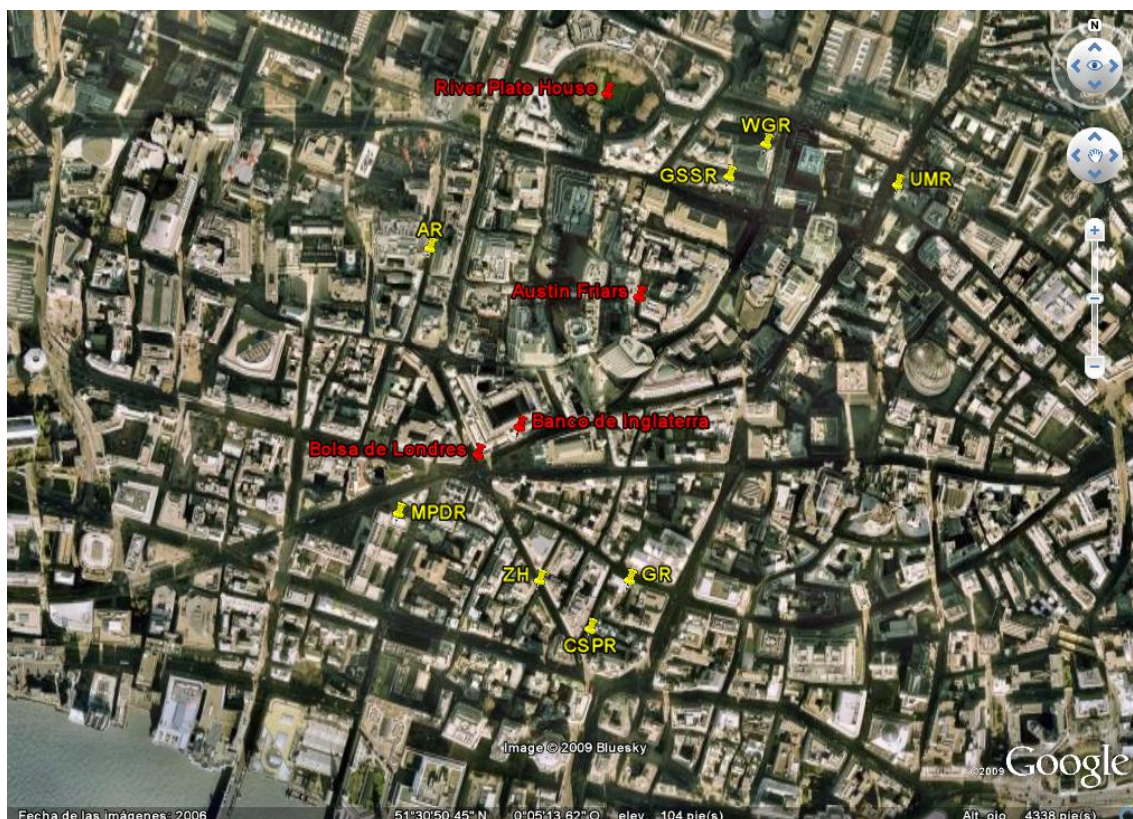
Cuadro 9. Principales accionistas de West Galicia Railway, 1898

Nombre	Capital (libras)	%
Clarendon Golding Hyde	60.525	33,6
The Trustees and Executors and Securities Corporation Ltd	23.625	13,1
Law Debenture Corporation	21.125	11,7
James Livesey	17.735	9,8
Sir James Kitson	17.020	9,4
Sir Weetman Dickinson Pearson	8.210	4,6
Eliza M. Raiolins	7.180	4,0
Sir John Cass	6.415	3,6
Henry Hurrell	3.605	2,0
George Pearson	3.210	1,8
Laura A. Hyde	2.500	1,4
Charles Richard Mayo	2.500	1,4
John North	2.500	1,4

Nombre	Capital (libras)	%
Murray Walker	2.500	1,4
Pequeños accionistas (46)	1.710	0,9
	180.360	100,0

Fuente: Elaboración propia. Asamblea General de Accionistas de 25 de octubre de 1898. PRO, BT/31/14823.

Ilustración 1. Ubicación en la City de las oficinas de las compañías ferroviarias británicas en España



Bibliografía

ARTOLA GALLEGO, Miguel (Dir) (1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. 2 volúmenes. Banco de España, Madrid.

ARTOLA GALLEGO, Miguel (1978): “La acción del Estado”, en Miguel Artola, Dir., *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, volumen 1, Banco de España, Madrid, pp. 339-453.

AVERY, David (1985): *Nunca en el cumpleaños de la reina Victoria. Historia de las minas de Río Tinto*. Arbor, Barcelona.

BOAG, George L. (1923): *The railways of Spain*. The Railway Gazette, London.

BRODER, Albert (1981): *The role des interets etrangers dans le croissance economique de l'Espagne: 1815-1913. Etat, enterprise et histoire*. These pour le doctorat d'Etat, Paris X.

BRODER, Albert (1999): “De la décision en matière d’investissement international: la France, l’Espagne et quelques autres. Trois études de cas (1855-1912-1951)”, *Bulletin d’Histoire Contemporaine de l’Espagne*, n 28-29, diciembre 1998-junio 1999, pp. 224-239.

CAMERON, Rondo E. (1971): *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1800-1914*. Editorial Tecnos, Madrid.

CASARES ALONSO, Aníbal (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Instituto de Desarrollo Económico, Madrid.

CASTRO BALAGUER, Rafael (2007): “Historia de una reconversión silenciosa. El capital francés en España, c. 1800-1936”, *Revista de Historia Industrial*, nº 33, año XVI, 1, pp. 81-118.

CAVANNA BENET, Tomás (2008): *El Ferrocarril compostelano de la Infanta D^a Isabel & The West Galicia Railway Company (La azarosa historia del primer ferrocarril gallego)*. Fundación Camilo José Cela, Padrón, A Coruña.

CAYÓN GARCÍA, Francisco y MUÑOZ RUBIO, Miguel (2007): “¿Qué inventen ellos! La fabricación de locomotoras de vapor en España: ¿una ocasión perdida para la industria?”, en Pere Pascual y Paloma Fernández, Eds., *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*, Fundación BBVA, Madrid, pp. 287-343.

CHANDLER, Alfred D. (2008): *La mano visible. La revolución en la gestión en la empresa norteamericana*. Ediciones de Belloch, Barcelona.

COMÍN COMÍN, Francisco (1996): *Historia de la Hacienda pública, II. España (1808-1995)*. Crítica, Barcelona.

COSTA, María Teresa (1982): *La financiación exterior del capitalismo español en el siglo XIX*. Universidad de Barcelona, Barcelona.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003a): *Los transportes en el Sureste Andalúz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003b): “Un modelo ferroviario de ciclo minero: auge y declive del ferrocarril en el Sureste andalúz”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 6, pp. 40-64.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2008a): “El primer impulso ferroviario en Andalucía (1851-1880) y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”, en Domingo Cuéllar y Andrés Sánchez Picón, Dirs., *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, volumen 1, Junta de Andalucía, Sevilla, pp. 81-159.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2008b): “El segundo impulso ferroviario en Andalucía, 1880-1941: ampliación de líneas, capitales británicos e improntas mineras en sureste y suroeste de la región”, en Domingo Cuéllar y Andrés Sánchez Picón, Dirs., *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, volumen 1, Junta de Andalucía, Sevilla, pp. 161-239.

- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2009): “Ivo Bosch Puig”, en Antonio Parejo Barranco, Director, *Cien empresarios andaluces*, LID Editorial, Madrid (en prensa).
- GARNER, Paul (2005): “Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México, 1889-1919”, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, v. 30, pp. 145-165.
- HERNÁNDEZ SEMPERE, Telesforo (1975): “Los inicios de las concesiones ferroviarias en España”, en *Homenaje al Dr. D. Juan Reglà Campistol*, volumen II, Universidad de Valencia, pp. 287-302-
- HIGGIN, George (1886): *Commercial and Industrial Spain* Effingham Wilson, Royal Exchange, London.
- HODGES, William (1847): *The Law Relating to Railways and Railway Companies*. Law Bookseller and Publisher, London.
- HUTSON, Elaine (2005): “The early managed fund industry: Investment trusts in 19th century Britain”, *International Review of Financial Analysis*, volume 14, issue 4, pp. 439-454.
- JENKS, Leland Hamilton (1927): *The Migrations of British Capital to 1875*. A. A. Knopf. (Edición británica de Thomas Nelson and Sons, Londres, 1963).
- JONES, Charles (1995): “Los antecedentes de la moderna corporación transnacional: los grupos de inversión británicos en América Latina”, en Carlos Marichal, Coordinador, *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*, Fondo de Cultura Económica, México, pp. 70-95.
- LANCIOTTI, Norma S. (2007): “Empresas autónomas y grupos de inversión. Las empresas del grupo Morrison en Rosario, Argentina (1890-1930)”, *Investigaciones de Historia Económica*, primavera, nº 8, pp. 109-140.
- LÓPEZ MORELL, Miguel Ángel (2005): *La Casa Rothschild en España*. Marcial Pons, Madrid.
- MARICHAL, Carlos (Coord.) (1995): *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. Fondo de Cultura Económica, México.
- NADAL OLLER, Jordi (1975): *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona.
- PASCUAL I DOMÈNECH, Pere (1978): “Los orígenes del ferrocarril en Cataluña. El ferrocarril de Barcelona a Mataró (1848-1856)”, *Hacienda Pública Española*, 55, pp. 313-338.
- PLATT, D. C. M. (1968): *Finance, Trade, and Politics in British Foreign Policy, 1815-1914*. Clarendon Press, Oxford.
- PLATT, D. C. M. (1983): “Las finanzas extranjeras en España, 1820-1870”, *Revista de Historia Económica*, año I, nº 1, pp. 121-150.

REID, Stuart J. (Ed.) (1902): *Memoirs of Sir Edward Blount*. Longmans, Green and Co., London.

REPORT of the Mineral Districts of Andalusia, which will be laid open by the completion of the Great Lines of Railway (1866). Consular Reports, Malaga.

SMILES, Samuel (1859): *The life of George Stephenson, railway engineer*. Follet, Foster and Company, Columbus.

SMILES, Samuel (1904): *Lives of the engineers George and Robert Stephenson*. John Murray Albemarle Street, London.

TEDDE DE LORCA, Pedro (1978): “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en Miguel Artola, Dir., *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, volumen 2, Banco de España, Madrid, pp. 9-354.

TORTELLA CASARES, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX*. Editorial Tecnos, Madrid.

TORTELLA CASARES, Gabriel; GARCÍA RUIZ, José Luis; ORTIZ-VILLAJOS LÓPEZ, José María; y QUIROGA, Gloria (2008): *Educación, Instituciones y Empresa. Los determinantes del espíritu empresarial*. Academia Europea de Ciencias y Artes, Madrid.

TORTELLA CASARES, Teresa (2000): *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*. Banco de España, Madrid.

VALDALISO, Jesús María y LÓPEZ, Santiago (2007): *Historia económica de la empresa*. Crítica, Barcelona.

WAINWRIGHT, David (1985): *Henderson. A history of the life of Alexander Henderson, first Lord Faringdon, and of Henderson Administration*. Quiller Press Ltd., London.

ZALDUENDO, Eduardo A. (1975): *Libras y rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo XIX*. Editorial El Coloquio, Buenos Aires.