

**LA ETAPA "ESPECULATIVA"  
DEL FERROCARRIL ESPAÑOL:  
UN EJEMPLO PRACTICO,  
EL MADRID AND  
VALENCIA RAILWAY  
1.845-49**

**TELESFORO—MARCIAL HERNANDEZ SEMPERE**

**1. EL FERROCARRIL EN EL MARCO DE UNA ECONOMIA DE TRANSICION.**

Desde una óptica amplia, la implantación del ferrocarril en España, pasa por una serie de etapas o fases que, a nuestro entender, estan en consonancia con el proceso de transición hacia una economía de signo capitalista. Si admitimos este marco general, el nuevo sistema de transporte, su introducción, supone no solo un adelanto técnico, sino también una novedad en el tipo de empresa capitalista que vendría a estimular dicho proceso, creando, a la vez, mejores e interesantes expectativas a la inversión. Pero, de la misma manera, se debe tener en cuenta la forma cómo se verifica ese transito, los condicionamientos sociales y políticos, el desenvolvimiento de la economía del país; ya que éstas variables definen tres factores, relacionados entre sí en el crecimiento espacio-temporal de las compañías ferroviarias: a) el procedimiento empleado en la financiación, b) los intereses reales que lo apoyan, c) los resultados obtenidos.

Inicialmente, no podemos ignorar las dificultades de constituir sociedades anónimas, dado que, de entrada, necesitan reunir una magnitud considerable de capital social fijo. En mayor medida, si de trata de instalarlas en un contorno reactivo al cambio, con ciertas resistencias a cualquier mejora tecnológica<sup>1</sup>. Aunque teorizamos al respecto, conviene resaltar, que el ambiente político, la mentalidad social y el estado económico en un momento dado de un país, incidirán de una manera notable en interacción mutua, forjando condiciones favorables o desfavorables para el desarrollo de cualquier tipo de negocios<sup>2</sup>.

Matizando más lo que llevamos dicho, podemos afirmar que unas condiciones de inseguridad general, motivarán un retraimiento momentáneo de las inversiones, y si se trata de realizarlas en el marco estructural de una economía subdesarrollada, no solo se podrán dilucidar escasos incentivos a corto plazo, sino que pueden resultar desalentadores de cara al porvenir<sup>3</sup>. En tales circunstancias, la clase dirigente debe arbitrar una serie de medidas, encaminadas a vencer los obstáculos que impidan la timidez inversora; bien, favoreciendo la iniciativa privada a través de mecanismos legales que garanticen los beneficios, o bien, reactivando de forma directa aquellos sectores de la actividad económica, susceptibles de transformar el dinero invertido en capital. En ambos casos el recurso al crédito se hace imprescindible.

## 2. LA ETAPA "ESPECULATIVA" DEL FERROCARRIL ESPAÑOL.

En España, se deja sentir pronto, la necesidad de establecer "caminos de hierro" en cortos trayectos. Sin embargo, inconvenientes de todo género, impiden la realización material de cualquier proyecto. Esta fase "utópica" se desarrolla entre 1829-1844.

Con la llegada de los moderados al poder, -1844-1854-, y desde la Dirección General de Caminos, se intenta dar un impulso para extender la red. Dos informes teóricos y un decreto, -que luego comentaremos-, van a iniciar

1 TORTELLA CASARES, G.: *El principio de Responsabilidad limitada y el desarrollo industrial de España: 1829-1869*, "Moneda y Crédito" nº 104, 1968, pág. 69 y 70.

2 THOMPSON, A.: *La dinámica de la revolución industrial*. Barcelona, Oikos-tau, 1976, Desarrolla todo un capítulo dedicado a las "Interrelaciones en el desarrollo económico", pág. 13 a 47.

3 Según NURKSE, "La acumulación de capital social fijo es una inversión costosa y a largo plazo que no debe estar expuesta continuamente a las variaciones a corto plazo en el ambiente político". En *Problemas de Formación de Capital en los países insuficientemente desarrollados*. México, F.C.E. pág. 166 y 167.

una segunda etapa, que por su escaso resultado y por sus fines, denominamos: "etapa especulativa".

Desde un ángulo estrictamente político, asistimos a un periodo contrarrevolucionario. Desde el punto de vista económico, se presentan signos, -no bien precisados los motivos-, que hacen pensar en una lenta prosperidad<sup>4</sup>. A pesar de ello, no podemos afirmar tajantemente que la coyuntura es del todo propicia para fomentar estas empresas. Al contrario, si bien hay unas reformas fiscales y administrativas que favorecen momentaneamente la situación económica, parece que en el fondo se respira un clima de inestabilidad. Un reflejo se muestra en las constantes mudanzas ministeriales, la pugna por el poder de los moderados con los progresistas, -siempre amenazantes con el pronunciamiento-, y, con menos ímpetu, la resistencia de los derrotados carlistas que ahora sueñan con colocar en el Trono al conde de Montemolín<sup>5</sup>.

Volviendo a la situación económica, no revelada del todo por la historiografía actual, los estudios más recientes demuestran que hay indicios de que el cambio económico se está efectuando: mayor grado de comercialización, aumento del consumo, etc. pero el crecimiento económico global se verá limitado, a largo plazo, por la "estrechez" del mercado interior, cuyo funcionamiento está subordinado a factores de índole estructural y de desequilibrio regional<sup>6</sup>. El rasgo, quizá, más acusado y definitorio del sistema se encuentra en el bajo nivel de desarrollo de las fuerzas productivas: traducidas por el limitado nivel de consumo, precaria cualificación técnica del campesino, bajos salarios<sup>7</sup>. Por fuerza, estas "condiciones del mercado" tenían que repercutir sobre la industria textil, no solo muy localizada en

4 FONTANA LAZARO, J.: *Cambio económico y actitudes políticas en la España del Siglo XIX*. Barcelona, Ariel, 1973 pág. 106.

5 CARR, señala que "desde 1846-49, el bandolerismo carlista catalán se convirtió en una guerra de guerrillas.. en nombre del nuevo pretendiente Montemolín, hijo de D. Carlos", véase *España, 1808-1939*. Barcelona, Ariel, 1970, pág. 195. CAMERON, por su parte, advierte la importancia de los cambios políticos acaecidos en el siglo XIX, véase su obra: *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1800-1914*, Madrid, Tecnos, 1971, pág. 203. También un artículo de la época anónimo: "De la crisis metálica en Madrid" en Boletín Oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Publicas, Tomo I, 1848, pág. 370-73 y 417-421.

6 En esta tesis son coincidentes los trabajos de Fontana Lázaro, Sánchez Alborno y el último de Garrabou: "Las Transformaciones agrarias durante los siglos XIX y XX" en *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España Contemporánea*. Barcelona, Ariel, 197, pag. 206-229. Especialmente la pág. 224.

7 Véase las conclusiones de Bernal y Francisco de La Peña sobre el estudio monográfico que efectúan sobre las propiedades de la familia Roca de Togores en "Formación de una Gran Propiedad agraria" En *Agricultura, comercio colonial...* pag. 151. También consultar, el trabajo citado de FONTAÑA y el de GARRABOU.

las regiones periféricas, sino incapaz de competir con la manufactura extranjera.

Vistos conjuntamente todos estos elementos, —expuestos muy simplíficadamente—, podrían explicar la baja renta de unos y las reticencias de otros e invertir en la modernización del sector específico en que se desenvolvían<sup>8</sup>.

Pensando que no hay ningún sistema económico estático, que el capital nacional, de cuya existencia no dudamos, necesita reproducirse de algún modo, preguntamos: ¿en qué tipo de actividades? . Esto es, dada la situación económica del país, las necesidades de salir del atraso, ¿qué negocios podían ser prósperos a corto plazo que introdujeran a la vez un nuevo aire modernizador y capitalista en el futuro? .

Desde hacía tiempo, en sus largos exilios, los políticos liberales españoles habían podido asimilar las innovaciones y adelantos de las sociedades industriales de la Europa Occidental, solo restaba imitarlas cuando las condiciones generales fueran propicias, adoptando su técnica y experiencia. Faltaba crear los mecanismos adecuados desde el poder, que facilitasen el acceso.

En relación con esto y, como inciso, hacemos notar que no se ha hecho suficiente hincapié en el grado de dominio del capital comercial, su vinculación al poder, lo apuntamos porque en cuestión de iniciativas nos parece predominante. Entendemos que el contrabando, la especulación o el agio que tanto se prodigaron ocultamente, caen dentro de la esfera del mismo<sup>9</sup>. Siendo así que los negocios más usuales, ligados entre sí, y de los que también forman parte: el mundo de la banca, el mercado de valores, la construcción del ferrocarril, están promovidos, en su mayor parte, por comerciantes. En un trabajo aparecido recientemente, Sánchez Albornoz concluye acertadamente que “el capital social de las empresas financieras se nutrió, sobre todo, en provincias, del gran comercio o de la agricultura de exportación”<sup>10</sup>. De ahí que destaque el papel de las Juntas de Comercio como aglutinadoras de “grupos mercantiles”<sup>11</sup>. Y cuyas decisiones, en nuestra opinión se debieron tener en cuenta, en los momentos en que la política del partido moderado era coincidente con estos grupos<sup>12</sup>.

El ferrocarril cumplía, sin duda, esos objetivos expuestos más arriba: estimular al capital y sacar del atraso al país. Como se demostraría más tarde, esa política económico-estimulativa era, inicialmente, totalmente errónea. Al

8 GARRABOU, R.: Ob. cit. pag. 224.

9 Véase un importante artículo de la época, firmado por José Manuel VADILLO, *Breves observaciones sobre libertad y prohibiciones de comercio*, Madrid, 1842.

10 Sánchez ALBORNOZ, N.: *Jalones en la modernización de España*. Barcelona, Ariel, 1957 pág. 59.

11 SANCHEZ ALBORNOZ, N.: obra citada, pag. 53.

12 Según SANCHEZ ALBORNOZ: “el Estado no obraba como fuerza autónoma, sino que articulaba la visión y los objetivos de las capas dirigentes de España. ob. cit. pag. 70 y 71.

principio, con una visión utópica, creyeron que el ferrocarril sería una especie de motor capaz de inducir a los sectores más retraídos de la actividad económica. Lo que en otros países había sido el resultado de un proceso de crecimiento económico global y equilibrado, enmarcado dentro de lo que comúnmente se conoce como “Revolución Industrial”, en España se veía como la palanca que accionaría la misma; no se tenía en cuenta ni los factores diferenciadores específicos de otros países, ni siquiera el desequilibrio interregional propio o, básicamente, el incremento de la productividad agraria o manufacturera-industrial, que posibilitarán un tráfico suficiente para amortizar los gastos de instalación y conjugar unos beneficios, ni se tenía en cuenta tampoco el desarrollo de una infraestructura de caminos vecinales subsidiarios que surtieran al ferrocarril. En resumidas cuentas faltaba una política económica previsor, no sólo por parte de las compañías que, como demostraremos más adelante, presentaban unos estudios económico-estadístico falsos y esquemáticos, sino que también el Gobierno, a través de la Dirección General de Caminos, refrendaba proyectos inaceptables. En fin, se partía de un total desconocimiento de la realidad, o se eludía ésta a sabiendas. Sin embargo, ésta falaz orientación explica las facilidades y la rapidez con que se acometieron estas empresas<sup>13</sup>.

El primer Gobierno del general Narváez, (2-V-1844 a 11-II-1846) viene acompañado por una serie de reformas de tipo hacendístico y administrativo. Paralelamente a ellas, varios ingenieros de la junta consultiva de Caminos elaboran dos informes teóricos sobre caminos de hierro. Como coordinador actúa en ambos Juan Subercase, inspector general de Caminos y director de la Escuela de Ingenieros<sup>14</sup>.

El primero, elaborado con mucho detalle y más científico que el otro, propone, de manera indirecta, que la Administración del Estado coopere en la formación de las compañías; suministrando créditos o revisando las tarifas con el fin de evitar “intereses contrarios al bienestar público”.

El segundo, confeccionado para concretar un sistema general de caminos de hierro sobre los cuales admitir propuestas, sigue un criterio diferente, dejando completa libertad a las compañías para que gestionen el negocio. Leamos el texto:

13 CASAÑAS, M.: *El Ferrocarril en España, 1844-1862*, Tesis de licenciatura leída en Barcelona, Junio de 1973, pág. 74. También BAIROCH señala que los ferrocarriles fueron producto de la Revolución industrial. En *Revolución industrial y subdesarrollos*, México, siglo XXI, 1967 pág. 101.

14 En el primer informe presentado el 2 de noviembre de 1844, colaboraron Calixto de Santa Cruz y el hermano de Juan, José Subercase. En el segundo, presentado el 28 de mayo de 1845, colaboraron los ingenieros José de Arás y Gerónimo del Campo. Archivo General del Ministerio de Obras Públicas, Madrid, Signatura III-4 nº 1 Colección legislativa.

“Ya que los ferrocarriles no pueden ser costeados por el Gobierno, lo que sería muy preferible, como se ha manifestado en otras ocasiones; ya que las circunstancias obligan a recurrir a la industria privada para su ejecución, la comisión opina que debe darse toda libertad posible a las especulaciones, sin perjuicio de sacar en los contratos o concesiones todo el partido que sea posible en beneficio público”<sup>15</sup>.

¿Qué había ocurrido para que en tan breve plazo de tiempo, —siete meses entre ambos informes—, se cambiara de política?

Hay varias razones que enumeramos a continuación por orden de importancia:

1º) La delicada situación del Erario Público, necesitado de recaudar fondos para hacer frente a los gastos más inmediatos<sup>16</sup>. Lo cual imposibilitaba que la Administración ayudase a las compañías.

2º) Se deduce de lo anterior; los contratos que el Estado otorgue a los particulares, pueden reportar unos beneficios inmediatos en forma de depósitos bancarios o en compra de títulos de la deuda. Las últimas frases del texto son elocuentes. Sobre ello, incidiremos más adelante.

3º) Sobreestimar las utilidades que puedan producir estos negocios, confiando que de esta manera el capital acudiría a proporcionarlos

4º) Dentro de una política de hechos consumados, el Gobierno había introducido, —antes que los ingenieros prepararan el segundo informe—, una cláusula nueva en la R.O. de 31 de diciembre de 1844, en la que se dictan las reglas a seguir por las compañías, acompañando al pliego de condiciones generales para las concesiones de los ferrocarriles. Este requisito abrirá la puerta a las concesiones provisionales.

A partir de ahora, cualquier “sujeto de conocido arraigo”, —así reza el artículo—, podía solicitar el establecer una línea concreta, reservándole además, la preferencia sobre otros peticionarios, con lo cual, y pasado el tiempo, podrá negociar el traspaso de la concesión sin haberse desprendido de cantidad inicial alguna<sup>17</sup>.

El siguiente cuadro enseña hasta que punto llegaron a formalizarse las concesiones y, tras ellas, el agiotismo.

15 Informe presentado por la comisión de ingenieros para proponer el sistema general de caminos de hierros, sobre los cuales admitir propuestas en lo sucesivo. Signatura y Archivo mencionados en la nota 14.

16 ESTAPE, F.: *La Reforma tributaria de 1845*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1971, pág. 37.

17 *Memoria presentada al Gobierno por la Comisión especial encargada de proponer el plan General de Ferrocarriles*. Madrid, 1867 pág. 5.

CUADRO ESTADÍSTICO DE CONCESIONES FERROVIARIAS HASTA 1855

Fecha	Con-cesio-nes	Km. conce-didos	Conce-siones sub-sisten-tes	Km. pen-dien-tes	Km. caduca-dos	Km. abier-tos (1)	Km. caduca-dos	Km. pen-dientes	Porcentajes Km. Abiertos
1830-44 (2)	9	1374	1	28	1346	—	97'9	2'03	—
1845-46	21	6.665	2	99	6.566	—	98'5	1'48	—
1847-49	4	736	1	118	617	28	83'8	16'1	3'8
1850-51 (3)	15	2.052	8	293	1.758	48	85'6	14'3	2'3
1852-55	7	1.056	5	970	86	398	8'14	91'8	37'6
TOTAL	56	11.883	17	1509	10.374	474	87'30	12'6	3'98

Fuentes: Memoria de Obras Públicas, 1856. pág. 36 8y 369.

(1) Esta columna ha dicho confeccionada según los datos que da Magi CASANAS en el apéndice nº. 3 de su tesis de Licenciatura: *El Ferrocarril en España, 1844-1862*, leída en Barcelona, Junio de 1973.

CASARES en su *Estudio Histórico-Económico de las construcciones ferroviarias...* da para este periodo, 477,20 km; coincide más o menos con Casañas.

(2) No se incluyen dos proyectos: el de Bilbao a Valmaseda, ni el de Madrid a Aranjuez.

(3) Se incluye la concesión del Grao de Valencia a Játiva que se otorga a Volney en 1850. Datos aproximados.

Podemos observar, ligeramente, como a partir de 1845 se produce un crecimiento “anormal” del número de concesiones provisionales. Al final de 1855, subsistirán solamente una décima parte, aproximadamente, de las concedidas. Se puede apreciar también, la enorme desproporción entre los Km. abiertos, los km. pendientes de construcción y los km. caducados. Igualmente, podemos señalar la característica principal de la construcción ferroviaria en España: abrir cortos trayectos, pausadamente y cercanos al litoral.

Durante los años 1847 a 1849 se produce un declive en las solicitudes como consecuencia de la crisis económica que en Inglaterra, por ejemplo, llegó a paralizar estos negocios.

Tras éste paréntesis, hay una recuperación en la petición de concesiones pero, al mismo tiempo, se van incrementando las concesiones definitivas, consecuencia en este caso, del cambio de política del Gobierno con respecto al ferrocarril, decididamente lanzado a garantizar los capitales de las compañías y a subvencionarlas<sup>18</sup>.

18 Dicha política es expresiva en la promulgación de dos decretos: el 12 de marzo de 1849 y el de 23 de marzo de 1859, en los que se conceden un subsidio y se garantizan los capitales.

A partir de 1856 se inicia la etapa expansiva que dura hasta la crisis de 1866. A lo largo de estos diez años se llegaron a solicitar cerca de 5608 km, de los que se pondrán en explotación unos 5,100 km., casi el 90 por 100<sup>19</sup>.

En resumidas cuentas, lo que es importante subrayar es el falso "boom" de concesiones en los años en que está vigente la idea de que los ferrocarriles deben ser costeados por la iniciativa privada, y la repercusión que tuvo el célebre artículo de la R.O de 31 de diciembre de 1844. Son años de muchas "esperanzas" pero de resultados prácticos negativos. Posteriormente, una memoria presentada por la comisión encargada de proponer el plan general de ferrocarriles, editada en 1867, explica:

*"Los capitales, (no se dirigen), a una especulación lenta y segura como es en general la de los ferrocarriles... sino a las especulaciones rápidas e impro-ductivas para el país, pudiendo asegurarse que la mayor parte de las peticiones iban solo en busca de una prima"*<sup>20</sup>.

Sin embargo, esa cláusula llamativa no explica, por si sola, esa avalancha. Paralelamente, a ella el ministro de Hacienda, Alejandro Mon, trataba de poner en práctica una serie de medidas preparatorias del nuevo sistema de tributación que iba a imponer. Su objetivo estaba encaminado a acrecentar los mermados ingresos de la Hacienda.

De las citadas medidas, debemos destacar dos: a) La conversión en títulos de la deuda pública, con un interés del 3 por 100 a largo plazo, de diversos títulos "de origen y de naturaleza muy diversa", cuyos intereses venían siendo incobrados<sup>21</sup>

b) La centralización de la deuda en el Banco de San Fernando, celebrando el Gobierno un convenio con éste, comprometiéndose el Banco a pagar los intereses de la deuda convertida al 3 por 100<sup>22</sup>.

Estas dos fórmulas, junto a la puesta en marcha del nuevo sistema tributario el 23 de mayo de 1845, dieron respiro a los acreedores de la deuda, por el momento, que confiaron en el pago de sus intereses. Fue una política que contribuyó a corto plazo, a levantar el decaído ánimo inversor.

19 *Memoria presentada al Gobierno...* pag. 159 y 166. Sumando el número de km en explotación que da CASAÑAS en el apéndice 3 de su tesina, salen unos 4712 km. CASARES se aproxima más en su obra: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX* Madrid, Instituto Iberoamericano de Desarrollo económico 1973. Anexo 2. Da una cifra de km. abiertos de 5.152. FONTANA ofrece unos índices de crecimiento de la red, en la pág. 110. Véase ob. cit. arriba.

20 *Memoria presentada al Gobierno...* pag. 4 y 5.

21 TORTELLA CASARES, G.: *Los orígenes del capitalismo en España* Madrid, Tecnos, 1973, pág. 42.

22 ESTAPE, F.: Ob. cit. pag. 39.

El resultado de esta operación lo explica el propio Mon en la sesión celebrada en el Congreso el día 15 de marzo de 1849.

*"se pagó en títulos del 3 por 100, cuyo precio en la plaza era entonces de 25 por 100, el precio del 35 por 100, es decir, se pagó en capitales nominales de títulos del 3 por 100, capitales que, mejorando después el crédito, representaron mayor cantidad, pero que la ganancia que proporcionaron a los acreedores fue independiente en un todo de la operación, tanto, que los que se deshicieron al punto de aquellos títulos fueron bastante perjudicados"*<sup>23</sup>.

Estas palabras son corroboradas por otro testigo de la época y colaborador de Mon, el entonces gobernador del Banco de San Fernando, Ramón Santillán:

*"los fondos públicos en vez de bajar, como se temía, subieron notablemente; y el Gobierno encontró en principales capitalistas asociados con el Banco de San Fernando, recursos para atravesar una de sus épocas más difíciles"*<sup>24</sup>

El Banco de San Fernando se convirtió de este modo en el cajero del Gobierno, a la vez que le anticipaba fondos para sus necesidades, cobraba los impuestos y pagaba los intereses de la deuda. Si bien a la corta, alimentó el optimismo y la confianza de los inversionistas, a la larga, dado los gastos crecientes del Estado, representó una pesada carga que se haría insostenible. En definitiva lo que se trataba era de salir de los apuros inmediatos, crear un ambiente favorable a la inversión y canalizar, a través de la deuda pública, los fondos de los inversionistas locales o extranjeros a la financiación de empresas privadas o públicas<sup>25</sup>. El Gobierno actuaba de esta manera indirectamente, pero dejando amplio margen de maniobra a la iniciativa privada.

### 3. EL EJEMPLO DEL "MADRID AND VALENCIA RAILWAY".

Una de las facetas desconocidas de la historia del ferrocarril español es,

23 La Gaceta de Madrid de 16 de Marzo de 1849 reproduce la Sesión celebrada el día 15 en el Palacio del Congreso.

24 SANTILLAN, R.: *Memorias (1815-1856)*, Pamplona, 1960, Tomo II, pág. 28.

25 NEVIN, E.: *Fondos de Capital en los países subdesarrollados*. México, F.C.E., 1969 pág. 130.

quizá, el interés demostrado al principio por el capital inglés en participar en la formación de las compañías ferroviarias.

Sabemos perfectamente que, en la primera mitad del siglo XIX, Inglaterra era el primer país de Europa que poseía mayor número de Km. en explotación<sup>26</sup>. Igualmente, sabemos que participó directamente en la financiación de algunas compañías ferroviarias en el continente<sup>27</sup>. Y que como consecuencia de la crisis del 48, dejó de interesarse en la inversión europea y se dedicó, preferentemente, a promocionar estas empresas en ultramar en países aliados o dominados por el Imperio Británico<sup>28</sup>.

Ya en 1834, el capital inglés ayudó a costear el ferrocarril cubano de La Habana a Güines, bajo los auspicios del Gobierno español<sup>29</sup>. No era de extrañar pues, que un país que disponía de un fuerte excedente de capitales, de una industria potente, buscará zonas de expansión donde colocar productivamente sus "stocks". ¿Por qué no situarlos en España?

A continuación, vamos a explicar cómo se verificó ese intento de penetración de la inversión inglesa en ferrocarriles, a través de un ejemplo concreto verificado con la "frustrada" formación del camino de hierro de Madrid a Valencia. Pretendemos aclarar de esta forma, un término que Tortella califica de "impreciso": la especulación<sup>30</sup>.

Aprovechando esa coyuntura favorable, mencionada anteriormente, un tal Próspero Bernard Volney asociado a unos individuos desconocidos, —presentados como comerciantes londinenses<sup>31</sup>—, solicitan permiso para hacer estudios y construir cuatro grandes líneas de ferrocarriles<sup>32</sup>. Al igual que sucede en otras instancias de éste género piden y exigen más de lo que pueden ofrecer.

Considerando excesiva la propuesta, porque impedía la iniciativa de otras, el Gobierno la redujo a la línea solicitada en cuarto lugar: Madrid—Valencia, uno de los trayectos estimados como de los más importantes puesto que

26 1.349 km frente a 499 km. abiertos en Francia en el año 1841. Véase *BAIROCH* ob. cit. pág. 367.

27 *BAIROCH.*: ob. cit. pag. 367 y *CAMERON.*: ob. cit. pag. 204.

28 *CAMERON.*: ob. cit. pag. 204.

29 "Documentos relativos a la enagenación del camino de hierro de La Habana a Güines", Madrid, 1840. AGMOP, legajo, 15.339.

30 *TORTELLA.*: *El principio de Responsabilidad...* pag. 72.

31 Sobre Volney hay una confusión sobre su nombre y procedencia. Se le cita como un tal Mr. Wole. La confusión nace en una mala transcripción de Francisco WAIS en la obra que preparó sobre la *Historia del ferrocarril* en el año 1943. Los cronistas valencianos copiaron ese nombre, así aparece un artículo de SANCHEZ GAMBORINO en el "Almanaque de las Provincias" de 1951, pág. 67 a 71 y en la obra de ALMELA Y VIVES, sobre el marqués de Campo, pág. 64. Y así muchos otros.

32 Carta de Volney, desde Londres, 12 de abril de 1845. AGMOP. "Documentos inéditos sobre el ferrocarril". Leg. sin clasificar. A partir de ahora citaremos AGMOP—SC. O, simplemente, evitaremos la cita para no ser reiterativo, en algunas ocasiones.

cumplía uno de los sueños dorados, unir la Corte con el mar<sup>33</sup>. Al mismo tiempo, se accede a una serie de condiciones impuestas por el promotor, referentes a importación de materiales, cesión de terrenos baldíos o comunales, etc., todos ellos cedidos gratuitamente por considerar "desconocidos" a sus dueños. Por su parte la futura compañía se comprometía con instalar un telégrafo eléctrico, y depositar en el Banco de San Fernando o en el de Isabel II, el diez por ciento en efectivo de las acciones emitidas; o a su vez, como garantía de la ejecución del proyecto, en el plazo de cuarenta días, ingresaría en la cuenta del Gobierno español en el Banco de Inglaterra en Londres la cantidad de tres millones de reales en efectivo. En el caso de que la empresa incumpliera el primer requisito, pasados diez y ocho meses de otorgar la concesión provisional, el Gobierno se incautaría del líquido depositado en Londres y lo destinaría a construir carreteras<sup>34</sup>. Además, la empresa debería dar participación de las acciones, a aquellos capitalistas españoles que lo solicitaran, hasta cubrir la tercera parte de su capital social<sup>35</sup>. A la vez que se fijan estas reglas, se otorga la concesión provisional con fecha 12 de julio de 1845. A los cuatro meses de haberla solicitado.

Una vez obtenida la concesión, Volney se dispone a negociarla en Londres y, mientras que espera resolver el asunto, se ruega a la Secretaría de Estado y de Despacho del Ministerio de la Gobernación —organismo de quien depende la sección de Fomento— por dos veces que le concedan alargar el plazo, alegando entre otras excusas: algunos tumultos ocurridos en diversos puntos de la península, y la limitación a una sola línea. Acontecimientos, según él que el público inglés no ve con agrado cara a la inversión. Sostiene además que el Gabinete de Narváez se contempla como "la única garantía de orden y

33 No era Volney el único que había solicitado ésta línea. Por las mismas fechas un tal Felipe Fernández de Castro proyectaba otro similar por Cuenca. Del citado promotor no se tienen más noticias que sepamos. Ver *Boletín Enciclopédico de la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia*, sesión del 3 de abril de 1845, tomo III pág. 297. Según Mayans, el propósito en unir ambos puntos estribaba en surtir a la Corte de los productos de la huerta valenciana: vino hortalizas, legumbres, frutos etc., al igual que al extranjero. Carta a la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia de 7—VIII—1846. Archivo de la Sociedad, caja 1846. Pensamos, por nuestra parte, que otro producto importante en éste tráfico sería el trigo de la Mancha, que desde siempre venía siendo deficitario en el país valenciano. Sobre éste problema, sus repercusiones y la falta de comunicaciones interiores en el siglo XVIII, véase la tesis doctoral inédita de José Miguel PALOP RAMOS, *Precios del trigo y crisis en la Valencia del setecientos*.

34 Pliego de condiciones particulares bajo los cuales se ha autorizado a la compañía que representa P.B.Volney; AGMOP—SC. Reproducida en el *Boletín de la SEAP*, cit. pag. 399 a 403.

35 Pliego de condiciones... cit. Este requisito viene reproducido igualmente en los "Estatutos" de la compañía, publicados en el *Boletín de la SEAP*, tomo IV, pag. 181 a 185 y 197 a 203.

estabilidad", y que su cambio podía romper el proyecto<sup>36</sup>. Si nos fijamos bien en estos razonamientos, observaremos que Volney no habla, ni actúa expresando la opinión pública inglesa, sino por los intereses reales que representa. Más tarde lo veremos.

Para probar que no estaba engañando a nadie, envía un folleto impreso en inglés. En la cabecera figura el nombre de la compañía: Madrid and Valencia Railway, con dirección en Londres, y seguida de una larga lista provisional de accionistas, entre los que figuran miembros de la nobleza y muchos directores de compañías ferroviarias inglesas<sup>37</sup>.

Las gestiones de Volney dan como resultado el poder transferir la concesión a una sociedad formada por varios directores de empresas ferroviarias inglesas, destacando: un tal William Chadwick, gerente del ferrocarril de Richmond, —elegido presidente de la nueva compañía—; Edward Stopford, director del ferrocarril de Barbadoes; James John Kinloch, director del ferrocarril del Norte de Gales, entre otros. El acto se celebra el 19 de noviembre de 1845, pero un mes antes el propio Volney, junto a Chadwick, habían depositado en el Banco de Londres la cantidad de tres millones de reales en efectivo, en presencia del embajador en Londres, duque de Sotomayor. La procedencia de dicha cantidad era enteramente inglesa.

En el contrato figuraba la sociedad inglesa como nueva concesionaria del ferrocarril de Madrid a Valencia a cambio, los antiguos concesionarios, —cuya cabeza visible era Volney—, debían de recibir, —una vez deducido el 5 por 100 de los beneficios obtenidos y repartidos entre los accionistas, en proporción al capital invertido =, la décima parte del remanente de los mismos productos por todo el término de la concesión, teniendo, además, opción a 15.000 acciones, depositando por cada una la suma que se designara<sup>38</sup>.

A partir de esta operación, Volney desaparece por un tiempo. Solo volverá a resurgir cuando la empresa quiebre. Cuando reaparezca, lo hará en calidad de antiguo concesionario que intenta mantener el privilegio que "legalmente" ya no le pertenecía. Esta actitud denuncia por sí sola, las verdaderas intenciones de Volney o por lo menos de quienes están detrás. Nos parece interesante aclarar este punto.

Principiemos por hacer la siguiente pregunta: ¿Quiénes son los socios de Volney? . Y tal como aparece en el contrato firmado con la sociedad inglesa: ¿Quiénes son los antiguos concesionarios? . ¿A qué se debe que se les concedan tantas prórrogas que incumplían el acuerdo del pliego de condiciones? .

36 Carta de Volney al Secretario de Estado y de Despacho del Ministerio de la Gobernación, fechada en Londres el 20-VIII-1845. AGMOP-SC.

37 Folleto impreso en inglés: "Madrid and Valencia Railway", ejemplar sercopiado. AGMOP-SC.

38 Véase *Boletín de la SEAP*, tomo IV, pág. 18 y 19.

El boletín de la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, entidad que seguía muy de cerca las vicisitudes de la Compañía, inserta un anuncio de la marcha de la cuestión. Veámoslo:

*"Lograda la concesión, no podía ocultarse a los que la obtuvieron (Volney y socios...) que era muy difícil, cuando no imposible, levantar en España todos los fondos necesarios para una empresa tan colosal; por lo que pensaron, desde luego, buscarlos en el mercado más rico...el mercado de Londres. Sin gran dificultad se encontraron en aquella plaza hombres acaudalados que se prestasen a secundar el proyecto, después de oídas las proposiciones de los concesionarios. Si estos no hubieran tenido en sus gestiones más objeto que el mezquino de hacer una especulación, fácil les hubiera sido realizarla en el acto, vendiendo el privilegio por una cantidad más o menos alzada; PERO SON ESPAÑOLES, y sus miras eran por lo mismo más elevadas y más nobles"*<sup>39</sup>.

*(Paréntesis, y le tras mayúsculas son mios)*

Más adelante indica que ellos idearon el proyecto, el contrato de cesión. etc. ¿Quiénes son, entonces, éstos españoles tan altruistas? .

La respuesta nos parece clara: son los mismos que formaran parte de la dirección española, cuando ésta se constituya en noviembre de 1845, fecha en que se elaboran los estatutos<sup>40</sup>. Como presidente figuraba el conde de Santa Olalla, antiguo ministro de Hacienda, coofundador con Salamanca del Banco de Isabel II y precursor de la reforma tributaria que llevó a cabo Mon<sup>41</sup>. Sustituido, más tarde, en la presidencia por Luis Mayans, antiguo diputado a Cortes, de Requena, y ministro de Gracia y Justicia del Gabinete de Narváez. José Filiberto Portillo, antiguo ministro de Marina, que fue acusado de malversar fondos del Estado<sup>42</sup>. El marqués de Miraflores que llegará a ocupar la presidencia del Gobierno, cuando Narváez dimita por segunda vez en Abril de 1846. Juan Subercase, un valenciano con mucho prestigio en el cuerpo de Ingenieros. Junto a ellos figuran varios comerciantes de profesión, pero desconocidos en el mundo político.

En la lista figuran pues, dos antiguos ministros del Gabinete de González Bravo, de íngrato recuerdo para los progresistas y un ministro de Narváez, bajo cuyo mandato se estaba gestionando la compañía ferroviaria.

No costaría nada deducir cómo se ha preparado la empresa. Primero se ponen en relación con un hombre de negocios, conocedor, por su profesión de comerciante, del mercado financiero de Londres, que presta sus servicios

39 *ibidem*. pág. 17.

40 *ibidem*. pag. cit.

41 Precursor de manera indirecta como indica ESTAPE, ob. cit.

42 *vid*, ESTAPE, ob. cit. pag. 31. Según COMELLAS, "especulador en bolsa" en *Los moderados en el poder 1844-1854*. Madrid, C.S.I.C. 1970 pag. 49.

como "testaferro" y se encarga de gestionar el traspaso de la concesión, bien porque se había puesto de acuerdo, a priori, con negociantes ingleses interesados en la inversión o bien, por búsqueda de esos mismos. Cuando se llega al acuerdo, los nuevos concesionarios adelantan el dinero exigido en el pliego de condiciones y otorgan una participación en los beneficios a los antiguos dueños. El intermediario no arriesga nada en esta operación solo los gastos de viaje. De esta manera, cumple el propósito de llamar la atención al capital inglés para estimular la inversión. Claramente, lo indica Mayans en una carta dirigida al Secretario de Estado: "los fondos se han sacado en gran parte del mercado de Inglaterra, y que, por ello, fue preciso dar a los ingleses participación en el manejo de la sociedad"<sup>43</sup>.

Los estatutos recogen el capital social: 240 millones de reales, representados por 120.000 acciones, de 2.000 reales de valor nominal cada una. De ellas, 80.000 debían de colocarse en Inglaterra y 40.000 en España. Desde luego, la cantidad era ambiciosa y muy difícil de reunir.

Un ingeniero inglés, Eduardo Mamby, se encargó de calcular el proyecto, inspeccionando el terreno hasta Valencia. Junto a José Subercase, hermano del mencionado jefe del cuerpo, decidieron que la línea cruzaría la meseta por el puerto de Almansa, bajando por el Valle de Mogente, pasando por Játiva hasta el puerto del Grao<sup>44</sup>.

Se instalaron dos direcciones de la Compañía, una meramente consultiva establecida en Londres y otra, administrativa con poder ejecutivo, situada en Madrid. Entre ambas mediaba un agente de la dirección inglesa. Se forja de esta manera una especie de contradictoria dualidad: las decisiones políticas vinculadas al negocio se realizan en la dirección española, mientras que el poder económico, mayoritariamente inglés, lo detenta la dirección inglesa. Como veremos no favorecerá en nada la futura actuación de la empresa. De momento, los resultados no podían ser más halagueños; se habían conseguido colocar en la bolsa de Londres, unas 53.000 acciones, —vendidas a 200 reales, representan un capital de 10.600.000 reales—, mientras que en España se habían podido vender solamente unas 15.000 acciones, —3.000.000 reales—, que como podemos suponer corresponde a la opción acordada en la transferencia a Volney. El escaso número contratado indica que en España los directores

43 Carta de Mayans al Secretario de Estado y de Despacho, fechada en Madrid, 21-VIII-1846. AGMOP-SC.

44 Junto a los dos ingenieros actuó un estudiante que todavía no había finalizado la carrera, Antonio Ravenga. Expediente de ferrocarriles: Grao de Valencia a Játiva, tomo I, pag. 5, 6 y 7 AGMOP-SC. En la sesión del 6 de noviembre de 1845 en la Sociedad Económica se indica la llegada del ingeniero inglés. Véase *Boletín de la SEAP*, tomo III pág. 434.

encontraban dificultad en venderlas<sup>45</sup>. Las existentes correspondían a los antiguos concesionarios, fundadores de la Sociedad. Por otra parte, esa facilidad de compra de los inversores ingleses se debía, probablemente, a su predisposición hacia estos negocios y al escaso valor inicial de venta del papel<sup>46</sup>.

Hubo intentos por parte de la Diputación Provincial de Valencia de suscribirse a la compañía, comprando mil acciones, pero no con dinero procedente de algún fondo destinado a gastos imprevistos, sino sustraído de cierta cantidad destinada en el presupuesto provincial a las obras de conservación del puerto del Grao. Ante lo cual, tras algunas dilaciones por parte de los organismos oficiales, el Consejo Real se pronunció en contra, porque estimaba que no se debía permitir el desviar a otros propósitos el dinero de los contribuyentes<sup>47</sup>. Es un claro ejemplo, de la incertidumbre que reinaba en el mercado español hacia la inversión en este tipo de empresas. De momento, el depósito inglés que cambiará de destino y de naturaleza, como explicaremos a continuación, y las acciones emitidas en Inglaterra servían como única garantía "real" del proyecto<sup>48</sup>.

La jugada vino cuando a finales de 1845, —aprovechando el impulso reformista de Mon—, la dirección española solicitó cambiar el depósito de tres millones de reales, que se hallaba hipotecado en el Banco de Inglaterra, por un nuevo depósito de seis millones de reales en títulos de la deuda pública española al 3 por 100, ingresándolos, ahora, en uno de los dos bancos de emisión de Madrid.

Ya hemos explicado en otro lugar, el alza de los títulos por éstas fechas y cual era el verdadero tipo de interés, —el 9 por 100—. Aparte de que se aprovechaba un momento coyuntural favorable, la empresa podía beneficiarse de los intereses que devengaba el capital. La nueva cantidad, sustraída de Inglaterra, seguía sirviendo como garantía del proyecto, solo que ahora podía disponer de sus intereses la dirección española, conjuntamente con la inglesa, a través de su representante en Madrid. En ésta orden estaba de acuerdo

45 Carta de Mayans a la SEAP, cit., da detalles sobre estos pormenores. En los estatutos citados, *Boletín de la SEAP*, tomo III pag. 183 confirman el número de acciones compradas en Inglaterra, y que, según el artículo 17, debía trasladarse a uno de los bancos de Madrid el producto del primer dividendo, a la orden de la compañía.

46 Véase la tesis doctoral inédita de Clementina RODENAS, *La banca valenciana a mediados del siglo XIX*. Agradezco a su autora el poder manejarla, así como a Ernest Lluch que me la proporcionó.

47 Carta de la Diputación Provincial de Valencia al Secretario de Estado y de Despacho, 11-IX-1846. Nota de la Dirección General de Caminos, sin fecha y resolución del Consejo Real en 22 de enero de 1847. AGMOP-SC.

48 Ante el desinterés del inversionista español se llegó a pensar que solo con la parte del depósito inglés, se podía iniciar el primer trozo del Grao de Valencia a Játiva. Vid. Clementina RODENAS, ob. cit. pag. 183, y *Boletín de la SEAP*, tomo IV, pag. 400.

Chadwick, que a cambio exigió que el Gobierno español liberara la hipoteca a su nombre en el Banco de Londres y pasara, íntegramente, a la dirección inglesa. No hubo inconveniente.

El Banco que sirvió de negociador en la operación fue el de la Unión, el cual, una vez adquiridos los títulos por el importe citado, los deposita en el Banco de San Fernando, y éste a su vez debía pagar los intereses al Banco de la Unión, encargado de entregar en mano las sumas a los representantes de la dirección española o a la inglesa.

Hubo un primer intento de colocar los títulos en el Banco de Isabel II, pero el convenio exclusivo del Gobierno con el Banco de San Fernando y la posterior fusión de éste, —hacia estas fechas—, con el de Isabel II, lo evitaron.

¿De dónde se sacó la cifra necesaria que duplicaba el depósito inicial? Muy probablemente de la venta de las acciones y de su negociación en el mercado londinense. Por lo que hemos podido comprobar la dirección española no aportó nada. Por otra parte, creemos que quedan claros los motivos que guiaron a la Dirección General de Caminos al aprobar esta transferencia; la íntima vinculación de los negocios del Gobierno con el Banco de San Fernando, —y comentada—, y la necesidad de obtener rápidos beneficios por parte de los empresarios, aunque fuera especulando con dinero ajeno. No obstante, había quien dudaba que éste nuevo depósito fuera el requerido por la R.O. de 31 de diciembre de 1844, tal es el caso de Juan Subercase<sup>49</sup>, aunque en parte tenía razón, la “mala formulación” del artículo segundo del pliego de condiciones particulares, que exigía simplemente tres millones de reales, sin especificar si era en efectivo o no, y las acuciantes necesidades del Tesoro, podían hacer pasar la operación<sup>50</sup>.

Mientras sucedía todo esto, la empresa se desenvolvía con lentitud y, sobre todo, con cautela. Primero tropieza con la competencia del ferrocarril de Madrid a Aranjuez que interesaba a Salamanca. Además, absurdamente, creían que iba a desviar el tráfico, porque su destino final era otro de los puertos del Mediterráneo: Cartagena o Alicante<sup>51</sup>.

Por otra parte, la empresa no llevaba a cabo ningún tipo de explanación del terreno por contra, ni tan siquiera había presentado los presupuestos, ni los planos. Se notaba un propósito muy descarado de alargar la situación, mientras se estaba negociando con valores ficticios.

49 Informe sobre los trabajos presentados por la compañía del ferrocarril de Madrid a Valencia, para obtener la concesión definitiva de la primera sección, fechado en Madrid, el 3 de julio de 1847. AGMOP—SC.

50 Pliego de condiciones particulares... cit. artº. 1º y 2º.

51 Estas preocupaciones las exponía Luis Mayans en carta dirigida al Sr. Ministro de Comercio, Instrucción y O. Públicas, fechada en Madrid el 18 de mayo de 1847. Clementina RODENAS indica que, incluso hubo inicios de negociaciones con la compañía Madrid Aranjuez. No llegando a un acuerdo. Ob. cit. pag. 183 y 184.

Bien porque la empresa se da cuenta de la dificultad de reunir la totalidad de los 240 millones presupuestados, y por tanto la dificultad de construir toda la línea, bien por la falta de previsión técnica o, en el fondo, porque la dirección inglesa comienza a experimentar los efectos de la crisis económica de finales de 1846, conviene en solicitar una nueva prórroga hasta noviembre de 1847.

A la espera de ésta resolución, la compañía confeccionó un presupuesto muy esquemático, junto a una serie de peticiones, entre las que cabe destacar el principiar por la sección del Grao de Valencia a Játiva.

La Junta Consultiva de Caminos, encargada de estudiar el informe, llegó a la conclusión de que lo que se había presentado como tal no merecía “siquiera ese nombre”, aunque consideraba que la cifra calculada, —30 millones de reales—, era aproximada<sup>52</sup>. Algunas peticiones fueron denegadas, pero confirmaron la nueva prórroga y la sección, tratando de evitar que la sociedad desapareciera.

Simultáneamente a la presentación de estos precarios estudios, el pánico empezaba a cundir en la bolsa de Madrid. Llegando a ser insostenible a mediados de 1847<sup>53</sup>. No obstante, la empresa aguantó hasta 1848, fecha en que comenzó a desencadenarse y a entrelazarse la crisis política con la económica.

La cosa empezó con la quiebra del Banco de la Unión, encargado de cobrar los intereses de la compañía. Al suspender pagos dejó efectos pendientes, entre sus acreedores se encontraba la compañía de Madrid a Valencia. Inmediatamente, la dirección inglesa ordenó, a través de Eduardo Stopford, que el Banco de San Fernando retuviera el pago de los intereses de la deuda. No hubo problemas en cumplir la orden, pero si los hubo, cuando el mismo Stopford se presentó en el Banco de San Fernando exigiendo el pago de los citados intereses. El Banco puso dificultades, no solo a éste representante, sino a otro que envió directamente Chadwick desde Inglaterra. La dirección española se desentiende del asunto e, igualmente, la Dirección General de Caminos<sup>54</sup>.

Lo que estaba ocurriendo era que el Banco se encontraba sin reserva metálica para afrontar la creciente demanda de dinero, por parte de los acreedores ante el pánico de la crisis. Por eso se negó a reconocer a ningún representante de la dirección, sencillamente, porque no podía pagar. De este modo, se fue acumulando una deuda de los intereses impagados que, en algún momento, tenía que cobrar la compañía.

52 Informe sobre los trabajos presentados... cit. El presupuesto del proyecto fue presentado por James Beatty, ingeniero inglés que más tarde colaboró con los ingenieros españoles, Lucio del Valle y Domingo Cardenal en los trabajos de explanación definitivos de la línea del Grao de Valencia a Játiva.

53 ZUMALACARREGUI, L.: *La crisis de la banca de emisión española en 1847* en *Anales de Economía*, volumen IX, nº 34, 1949, pag. 175.

54 Expediente de ferrocarriles: Grao de Valencia a Játiva, tomo I, cit. pag. 31 a 42.

Otro tanto sucedió con las acciones, éstas se habían desvalorizado, paulatinamente, a medida de que cundía el desánimo entre sus tenedores al ver que las obras no comenzaban y que terminaron alarmándose por la crítica situación financiera. Casi todos los accionistas querían desprenderse del papel. Sin embargo y, sorprendentemente, en marzo de 1848, en plena crisis económica, la dirección española liquidó el primer dividendo entre los accionistas<sup>55</sup>. Ello supuso la culminación del negocio especulativo, porque, según Wais, “quienes habían comprado a la baja, encontraron en la liquidación de la empresa una ganancia considerable, al percibir una cantidad superior que lo que había costado en la cotización”<sup>56</sup>. Un año más tarde aparecía un anuncio en la Gaceta de Madrid, el cual avisaba a aquellos accionistas que desearan retirarse de la empresa, que podían hacerlo, recibiendo por cada acción 100 reales o una libra esterlina, exactamente la mitad de lo que les había costado en el precio inicial de compra<sup>57</sup>. Este anuncio se distribuyó en París, Bruselas y Londres. Al enterarse los accionistas ingleses, y ante las perspectivas ruinosas, protestaron a la dirección de la compañía en su país. El mismo Volney —vuelve a reaparecer solicitando mantener la concesión que había caducado— explicaba que también se habían informado de la liquidación de los dividendos entre los accionistas españoles. Totalmente defraudados por la estafa del negocio, demandaron a la empresa inglesa ante los tribunales, pidiendo la disolución de la misma y el reparto de sus bienes<sup>58</sup>. El pleito les fue favorable, dictándose la sentencia el 20 de diciembre de 1849. En ella, se nombraba un gerente, Guillermo Quilter, de la casa comercial “Quilter Ball Jay and Crosbie”, para efectuar las operaciones de liquidación, reclamándose entre las pertenencias de la compañía, el depósito de seis millones de reales en títulos del 3 por 100, más los correspondientes intereses incobrados desde 1847. Aunque en el ánimo de la dirección de Caminos no estaba la devolución de dichos títulos, —querían destinarlos para construir carreteras, porque la empresa no había cumplido el contrato—, sin embargo, el Consejo de Ministros celebrado el 26 de septiembre de 1850 consideró lo contrario, dando las

55 Vid. Clementina RODENAS, ob. cit. pag. 184. Indica que poco más tarde se disolvía la compañía, según una noticia que aporta del Diario Mercantil Valenciano. Sin embargo, no es la compañía la que se disuelve, sino la dirección española y por resolución propia, mucho antes que la dirección inglesa, disuelta por decreto de los tribunales. Así lo expresa un documento sobre el expediente de esta compañía. AGMOP—Legajo 143—d

56 La cita de Wais, la hemos obtenido indirectamente. En primer lugar de la tesis de C. Ródenas, pág. 184 y de un artículo firmado por Francisco Miguel SANCHEZ GAMBORINO, aparecido en 1951, en el Almanaque de Las Provincias, *Breve historia del primer ferrocarril valenciano, y de su promotor el marqués de Campo, en el centenario de las fechas inaugurales* pág. 67 a 71.

57 Gaceta de Madrid, 12—III—1849.

58 Documentos del pleito sostenido por varios accionistas contra la compañía Madrid a Valencia, traducidos del inglés. AGMOP—SC.

órdenes oportunas para que devolvieran el depósito de la deuda y sus intereses. Tal vez influyera en la decisión el propio presidente del Consejo, general Narváez, que ya en 1849 había recibido una protesta de los tenedores de la deuda, urgiéndole a que tomara medidas para efectuar los pagos de la misma<sup>59</sup>.

La entrega de las cantidades no se hizo al gerente inglés sino, por delegación de éste, a un experto hombre de negocios español, Manuel de Gaviria, representante de una casa comercial londinense y colaborador de una de las comisiones encargadas del nuevo arreglo de la deuda<sup>60</sup>.

Con la devolución no hubo quebranto, porque además de cobrar íntegramente los intereses, la cotización de la deuda en el mercado de valores era la misma que cuando se adquirió a comienzos de 1847; señal que la situación económica se estaba reponiendo del crítico bache del año 48<sup>61</sup>.

Este claro ejemplo de especulación como fruto de la libertad en las concesiones provisionales otorgadas, no fue el único. En el cuadro estadístico ofrecido más arriba, podemos hacernos una idea aproximada de la amplitud a que llegaron. También en el Congreso se llegó a debatir el problema. En la sesión celebrada el 16 de marzo de 1849, polemizando, entre otras cosas, sobre las circunstancias de la crisis económica, el diputado Sr. Morón decía:

*“Así ha sucedido en Madrid, como en Inglaterra y Francia, con la diferencia de que en aquellas naciones han quedado caminos de hierro, y aquí solo hemos tenido un delirio de papel. El número de compañías establecidas en España en 1846 y 47 fue el de 73. Su capital nominal ascendía a 6.089 millones de reales; algunos han realizado su capital, otras no lo realizaron, otras exigieron un 10, un 15 y un 20 por 100, pero suponiendo como término medio un 5 o/o, resultarán 300 millones de reales. Claro es señores, que la consecuencia del establecimiento de esas compañías, aunque de una manera ficticia y artificial [...] fue la que ha resultado porque en España ese desarrollo de negocios era superior a la cantidad de metálico, y no podía suceder menos de lo que sucedió”*<sup>62</sup>.

Evidentemente, exagera en sus palabras, pero recogen la problemática que venimos desarrollando y en la que el Madrid and Valencia Railway se ofrecía como un caso más. Con ella se cierra, probablemente, el interés del capital

59 TORTELLA CASARES, G.: *Los orígenes del capitalismo...* ob. cit. pag. 45.

60 SANTILLAN, R.: ob. cit. tomo II, pag. 130 y 131.

61 Vid, “Boletín Oficial del Ministerio de Hacienda”, *movimiento de los fondos públicos, primera y segunda quincena de noviembre*, tomo I, Madrid, pág. 748 y 749, 814 y 815.

62 La Gaceta de Madrid, de 17 de mayo de 1849 reproduce la sesión del Congreso del día anterior. Debate sobre el proyecto de ley de Bancos.

inglés por financiar los ferrocarriles directamente en España. Cerca de dos millones de reales había ascendido los gastos de administración, que sirvieron para pagar a quiénes habían intervenido en el plan<sup>63</sup>.

Como colofón a lo que llevamos dicho sobre el tema, los intereses reales "escondidos" continuaban jugando. Volney volverá a reaparecer, reivindicando ahora sus derechos y el de los "antiguos" concesionarios sobre la sección del Grao de Valencia a Játiva, cuyos trabajos preparatorios habían comenzado, como se recordará, con la anterior compañía. Alegando ese motivo, pedirá más prórrogas. Todas concedidas, hasta que la traspasará a José Campo que, según un contrato privado entre ambos —ante notario—, había adelantado "secretamente" el nuevo depósito de 300.000 reales exigidos por la dirección de Caminos, a ingresar en el Banco de San Fernando<sup>64</sup>. Ahora el nuevo y definitivo concesionario será Campo, quien a cambio da a Volney participación en los beneficios y un determinado número de acciones, —200 acciones de 2.000 reales cada una—, además de la facultad de tomar y pagar como accionista ordinario, otras mil acciones de la futura sociedad. En el contrato figura también, un tal Raimundo García Carrasco, que por los apellidos parece familiar del Conde de Santa Olalla, anterior directivo fundador del Madrid and Valencia Railway. Su misión gestionar, junto con Volney, en Madrid la constitución de la nueva empresa. Más tarde aparece de nuevo Luis Mayans, ahora como vicepresidente, al lado de una personalidad más llamativa el duque de Riánsares, esposo de la reina madre María Cristina.

Dicho de esta manera tan esquemática parece que el mecanismo se vuelva a repetir, aunque es cierto, se dan ya notables diferencias en ésta sociedad colaboran directamente algunos terratenientes del país valenciano como, Ramón Galvañón de Alcira, Felix Aliaga de Játiva y Luis Valier de Gandía, junto a destacados comerciantes de la ciudad: Javier Paulino, Manuel Cebrián, Vicente Lassala, José Juanes y Francisco Ferrer y Valles entre otros, que desde octubre de 1850 habían celebrado diversas reuniones entre sí tratando sobre

63 Carta de Volney al Excmo. Sr. Ministro de Comercio, Instrucción y O. Públicas, fechada en Madrid el 15 de diciembre de 1848. En ella expone la necesidad de continuar la empresa, dado los gastos que ha ocasionado y que éstos recaían sobre sus consorcios ingleses. AGMOP-SC.

64 Cesión de un privilegio, y convenio, para la construcción del ferrocarril desde el Grao de Valencia a Játiva, por el Sr. D. Próspero Bernard Volney a favor del Sr. D. José Campo, ante el Sr. D. José María de Garamendi, notario. AGMORSC. El documento tiene dos fechas, la primera el 3 de marzo de 1851 y la segunda, el 23 de noviembre de 1851. La concesión provisional se otorgó a Volney el 11 de noviembre del año anterior y la definitiva en 13 de diciembre de 1850. En estas fechas Campo se encontraba en Madrid, gestionando el traspaso y es quien adelanta la cantidad exigida de fianza, como el contrato específica. En marzo de 1851 Campo era ya el concesionario definitivo.

el asunto<sup>65</sup>. Había que añadir otra realidad más diferenciable, el apoyo que recibieron de la Sociedad Valenciana de Fomento, entidad bancaria que había resistido bien la crisis del 48 y de la que José Campo, nuevo promotor del ferrocarril valenciano, era su director<sup>66</sup>.

65 "Documentos relativos a diversas juntas generales celebradas por diversos propietarios y comerciantes de la provincia de Valencia, en Octubre y noviembre de 1850. AGMOP-SC. Hemos preferido dar los nombres de los más desconocidos que formaron en un principio las comisiones negociadoras. En la junta de la Sociedad figurarán otros notables de la burguesía valenciana, como Forés, Caruana, Francisco del Llano, Bertrán de Lls, etc.

66 Sobre la Sociedad Valenciana de Fomento, véase la ya citada tesis doctoral de Clementina Ródenas.