

175 años de historia ferroviaria en España (Primera parte)



Grabado del tren inaugural del primer ferrocarril español entre Barcelona y Mataró, hecho con motivo de su centenario.

La era privada 1848-1941

- **Texto:** Miguel Muñoz Rubio, Historiador de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- **Fotos:** Fototeca del Archivo Histórico Ferroviario Fundación de los Ferrocarriles Españoles

El 28 de octubre de 1848 se inauguró el primer ferrocarril peninsular entre Barcelona y Mataró, iniciándose con ello la historia de este sistema de transporte. Este es el primero de varios artículos sobre el pasado, presente y futuro del ferrocarril. Se aborda la primera etapa de sus 175 años de existencia, en la que la construcción y la gestión de los ferrocarriles fueron llevadas a cabo por empresas privadas bajo la tutela del poder público. Se describe cómo fue descubierto intelectualmente el ferrocarril y cómo su devenir aconteció a través de diferentes coyunturas, todas las cuales tuvieron como hilo conductor su insustituible aportación a la incorporación de España al crecimiento económico moderno.

El descubrimiento de los caminos de hierro

Gaspar Melchor de Jovellanos fue el primero en referirse a los caminos de hierro en un texto manuscrito en la literatura española cuando, en su *Informe sobre el beneficio y comercio del carbón de piedra* (1789), observó que los ferrocarriles mineros representaban para Escocia una acertada solución para movilizar con «facilidad increíble» este fósil. La atención que siempre prestó a esta cuestión y su lectura de *La riqueza de las naciones* de Adam Smith, primero, le hicieron convencerse, de que el estado de las infraestructuras de transporte constituía uno de los principales «estorbos» físicos para lograr la mejora de la economía española. Y, segundo, asumir en “Falta de comunicaciones”, capítulo de su celeberrimo *Informe de Ley Agraria* (1795), los dogmas liberales de las infraestructuras de transporte: su *esencialidad*, puesto que era un elemento estratégico para el

progreso económico moderno; y su *excepcionalidad*, ya que, como no resultaba posible que su explotación privada diera beneficio alguno, no podían formar parte del mercado en las mismas condiciones que el resto de los bienes, y, por lo tanto, el Estado debía proveerlas.

Esta doctrina inequívocamente liberal, que tuvo continuidad en las Cortes de Cádiz y en el Trienio Liberal, guio, durante los últimos años del reinado del ominoso Fernando VII, el descubrimiento intelectual de los caminos de hierro en España. Todo comenzó en 1829 con un breve artículo, publicado por la *Gaceta de Madrid* en su sección “Variedades”, que los presentó *per se* como capaces de estabilizar los precios, poner fin a las crisis de subsistencia, reordenar la población y facilitar el control gubernamental del territorio. Continuó con las primeras concesiones para construir las líneas ferroviarias de José Díez Imbrechts (1829), Marcelino Calero y Portocarrero (1830), Francisco

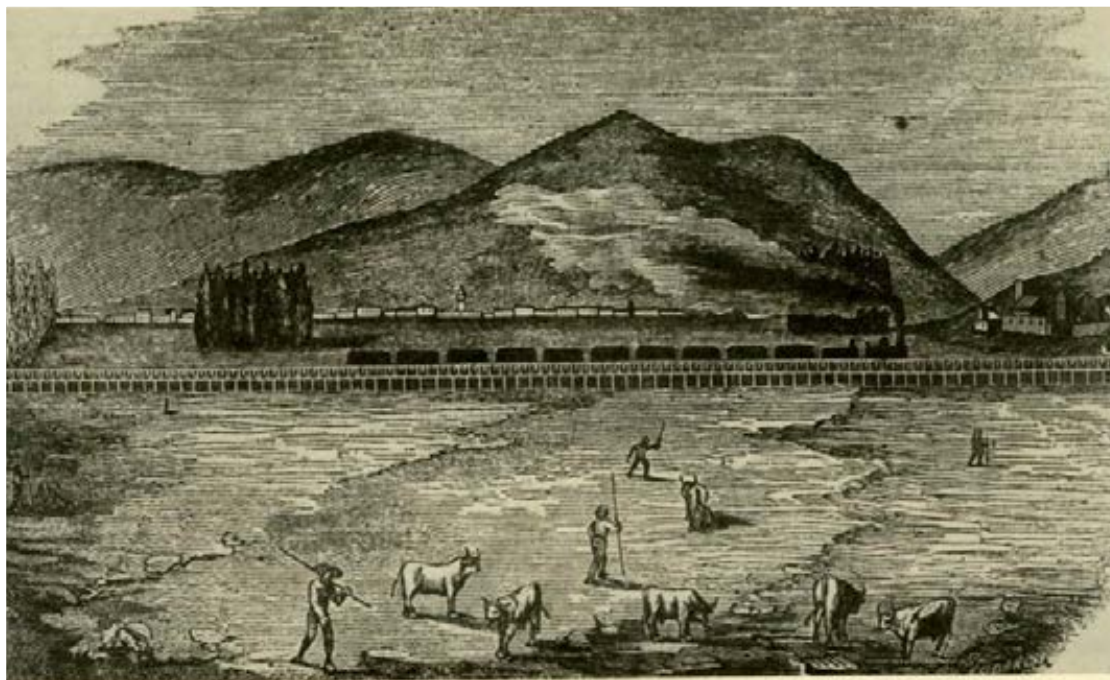
Fassio (1830) y la Diputación Provincial de Vizcaya (1831); y con la circulación de los primeros ensayos técnicos de Gregorio González Azaola, Thomas Tredgold y Francisco Javier Barra. Y finalizó con la cabida que les dio la literatura en obras como *Recuerdos de Viaje por Francia y Bélgica en 1840 y 1841*, de Ramón de Mesonero Romanos, y *Fray Gerundio por Francia, Bélgica, Holanda y orillas del Rhin*, de Modesto Lafuente.

A pesar de todo, durante las regencias isabelinas únicamente se puso en explotación el primer tramo –La Habana-Bejucal– del ferrocarril La Habana-Güines (1837). No obstante, estas iniciativas y sus hallazgos doctos fueron capaces de conformar en el seno de la burguesía las certidumbres de que los caminos de hierro podrían contribuir positivamente a la prosperidad nacional y, por supuesto, que también constituían un nuevo y lucrativo negocio.

El fiasco de los moderados

El deceso de Fernando VII (1833) puso el devenir del país en manos de los liberales, quienes decidieron impulsar la revolución industrial, creando una economía permeable a los productos, capitales e innovaciones tecnológicas foráneas. Y, entre sus primeros objetivos, destacó el dotarla con una red ferroviaria que removiera el «estorbo» que tanto perturbaba a Jovellanos. Porque, ciertamente, el transporte tradicional, aun habiendo mejorado notoriamente desde las reformas desencadenadas por los gobiernos ilustrados dieciochescos, distaba mucho de hacer posible un crecimiento económico moderno.

Cuando los moderados llegaron al Gobierno en diciembre de 1843 se encontraron tan solo con un



Puente sobre el río Besòs del ferrocarril Barcelona a Mataró inaugurado el 28 de octubre de 1848

Grabado del ferrocarril inaugural Barcelona-Mataró atravesando el puente sobre el río Besòs el 28 de octubre de 1848.

puñado de expedientes ferroviarios que, dada la pretérita elusión gubernamental, presentaban condiciones acusadamente dispares. Para resolverlo crearon una comisión bajo la única potestad de Juan Subercase, un ingeniero liberal que se había formado políticamente durante el Trienio Liberal, gracias al acta de diputado que logró por su Valencia natal, y académicamente en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos fundada por Agustín de Bentancourt, a cuyos planes de estudio incorporó las primeras docencias sobre ferrocarriles cuando fue designado director de la misma en 1837. Subercase redactó el llamado *Informe de noviembre*, fundamento de la subsiguiente Real Orden del 31 de diciembre de 1844 con la que se establecieron las bases del ferrocarril español. Siendo rigurosamente fiel a la doctrina liberal, intentó que la construcción y la explotación

En los primeros siete años de existencia del ferrocarril en la Península, se construyeron en torno a 440 kilómetros de líneas. Entre 1855 y 1865, la longitud de la red ferroviaria pasó de 440 a 4756 kilómetros.

ferroviaria recayeran exclusivamente sobre el Estado, pero tuvo que aceptar que lo fuera sobre manos privadas, aunque, eso sí, limitada su actuación por la intervención pública.

La Real Orden de 1844 tuvo una gran trascendencia al establecer las condiciones técnicas básicas y unificar los procedimientos administrativos para lograr una concesión ferroviaria; pero lo

que es más relevante aún es que catalogó al ferrocarril como un bien público, limitando el mercado como sistema de gestión con las potestades atribuidas al poder político. Sin embargo, las cosas no fueron bien durante los siguientes once años por la escasa altura de miras de los moderados. En efecto, persuadidos de que los negocios les pertenecían naturalmente como élite dominante que eran, pusieron

los ferrocarriles al provecho de sus *sinister interests* –que diría Jeremy Bentham–, y, en particular, a los de la caterva cortesana que lideraban la propia Isabel II y el turbador José de Salamanca, frustrando, de esta forma, muchas de las iniciativas lanzadas por empresarios locales. Mientras se trataban de enmendar los errores detectados en la legislación con diferentes proyectos nonatos de una ley general de ferrocarriles, los resultados no pudieron ser más desalentadores puesto que, el 31 de diciembre de 1855, solo estaban en explotación siete líneas inconexas entre sí cuya longitud llegaba a la escasa cifra de 442,5 kilómetros. Además, el ancho de vía era diferente al que se estaba asentando en el resto del continente, como consecuencia de una equivocada comprensión técnica y económica de Subercase al respecto del tema. No obstante, las subvenciones públicas concedidas sumaban algo más de 38 millones de reales.

Los progresistas lideran el avance ferroviario

Como narra la litografía de Vicente Urrabieta conservada en el Congreso de los Diputados –Espartero, de pie, en una carroza tirada por cuatro corceles y aclamado por el pueblo, llegando a Madrid el 29 de julio de 1854 para hacerse cargo de la presidencia del Gobierno–, la Vicararada había dado el poder a los progresistas. Como éstos optaron por una política económica cuyo objetivo central era lograr una rápida modernización de la economía, abordaron el fenómeno ferroviario con prontitud y firmeza, dado el papel capital que le atribuían en su doctrinario. Para ello configuraron un binomio, formado por la Ley General de Ferrocarriles, sancionada por la Isabel II en Aranjuez el 3 de



Retrato de Isaac Pereire, vicepresidente de Norte. La entrada de inversores franceses, gracias a la Ley General de Ferrocarriles de 1855, dio un gran impulso al desarrollo de la red ferroviaria en España y consolidó un duopolio de Norte y MZA.

junio de 1855, y dos leyes financieras –Ley de Bancos de Emisión y Ley de Sociedades de Crédito, ambas del 28 de enero de 1856–, con el que pretendieron captar los mayores recursos financieros posibles para construir a la mayor brevedad una red ferroviaria nacional. Convencidos de que el ahorro privado autóctono no era suficiente y de que la aportación pública no podía ir más allá de subvencionar parcialmente la construcción y la explotación; tras renunciar a los derechos de aduanas procedentes de las importaciones de los equipos, los progresistas entregaron el negocio ferroviario a los intereses

financieros foráneos. Y lo hicieron con tal procacidad que las Cortes aprobaron simultáneamente estas leyes y la autorización de las tres casas de crédito francesas que protagonizarán la inversión ferroviaria en España: la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español de los Pereire, la Sociedad Española Mercantil e Industrial de los Rothschild y la Compañía General de Crédito en España de Alfred Prost.

Los resultados no se hicieron esperar ya que, entre 1855 y 1865, la longitud de la red ferroviaria pasó de 440 a 4756 kilómetros. Crecimiento frenético que consolidó una estructura empresarial



Tarjeta postal de la estación del Norte de Valladolid a principios del siglo XX. Las estaciones de ferrocarril se convirtieron en uno de los elementos impulsores más destacados del proceso de urbanización que conocieron las ciudades españolas.

caracterizada por la coexistencia de diez empresas controladas por capital autóctono y seis dominadas por capital extranjero. En el conjunto dominaban los Pereire y los Rothschild a través de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) y de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), respectivamente.

Todo pareció ir bien hasta que las compañías ferroviarias comprobaron que los costes del primer establecimiento eran más elevados que los calculados *a priori* –rebajados intencionadamente por ellas mismas para ganar las subastas–, y que, como consecuencia de ello, las subvenciones públicas recibidas para la construcción resultaban insuficientes. A esto se añadió que los tráficos se estancaran o decayeran a partir de 1860 y la emergencia de elegir un sistema de financiación, basado en un pasivo –obligaciones– sumamente expuesto a la volatilidad de los mercados, como un delicado talón de

Aquiles. El paroxismo del desatino era inevitable: mientras la crisis se llevaba inmisericordemente por delante buena parte del sistema financiero español, el Gobierno no era capaz de consumir ninguna de sus iniciativas para ayudar a las compañías ferroviarias. La gravedad de la tesitura hizo que la percepción de que no se podía enderezar el rumbo sin tomar decisiones de calado fuera ganado terreno entre los respectivos órganos de dirección de las concesionarias. Veintiuna de ellas, la práctica totalidad de las existentes, remitieron a la reina, el 1 de febrero de 1866, el manuscrito *Exposición y proyecto de garantía de intereses por el Estado a los ferrocarriles españoles*, que, firmado por un elenco de los empresarios y políticos más importantes –Loring, Salamanca, Campo, Mon, Bravo Murillo, Bertrán de Lis o Serrano–, reclamaban un conjunto de medidas que suponían una notable modificación del marco institucional existente, para evitar el «lamentable abatimiento

que hoy agobia y la próxima ruina que amenaza a la más importante y poderosa de las industrias modernas».

El 28 de septiembre de 1868, el general Francisco Serrano –duque de la Torre desde 1862 por gracia de Su Majestad– derrotaba a las tropas isabelinas en la batalla del puente de Alcolea, consumándose el triunfo de la Gloriosa, única revolución liberal de la historia de España. Nicolás Sánchez Albornoz, Gabriel Tortella y Josep Fontana demostraron que las grandes concesionarias ferroviarias estuvieron detrás de la revolución. No sorprende, por lo tanto, que Serrano pasara de inmediato de presidente de Norte a presidente del primer gobierno revolucionario, que alcanzó su posteridad gráfica gracias a una maravillosa instantánea tomada por el fotógrafo Jean Laurent. Tampoco fue nada asombroso que, como anunció en su discurso dado ante el consejo de administración de la compañía de los Pereire para despedirse del primer cargo, Serra-



Fotografía de parte de la plantilla de los talleres de la Compañía Tarragona-Barcelona-Francia. Los talleres de las compañías ferroviarias se convertirían en el origen del movimiento obrero, ya que los sistemas de relaciones laborales impuestos fracasaron en su intento de impedirlo.

no habilitara un «fondo especial» de 116,3 millones de reales para ayudar a las concesionarias. Y aún menos lo fue que MZA y Norte quedaran obligadas a utilizarlo para socorrer preferentemente a los inversionistas franceses que se habían involucrado en los negocios de sus casas financieras.

La Gloriosa sacó a las compañías de un grave trance, si no las salvó, y la efímera República, finiquitada por un golpe de Estado dado por Manuel Pavía el 3 de enero de 1874, a quien no tuvo duda en vanagloriar 19 días más tarde *La Ilustración Española y Americana* entregándole la primera página para que posara con orgullo marcial portando el uniforme de capitán general, abrió paso a un nuevo largo y estable periodo. Habían transcurrido 30 años desde que se aprobara la primera norma legislativa ferroviaria, y, aunque la obra

estaba a medio hacer, el sistema de transporte de la industrialización era ya un elemento insustituible de la economía española. La red alcanzaba una longitud de 5483 kilómetros y, teniendo a Madrid como su centro geométrico, contaba, por un lado, con cuatro ejes radiales ya trazados: Madrid-Cádiz-Córdoba, Madrid-León-Santander-Bilbao-Irún, Madrid-Zaragoza-Barcelona y Madrid-Valencia-Alicante-Cartagena. Por otro lado, la red tenía un eje transversal claramente definido, el Corredor del Ebro, y otro parcialmente prefigurado, el Corredor del Mediterráneo (Almansa-Gerona).

Lo primero que hicieron los políticos de la Restauración fue poner fin al marco jurídico establecido durante el anterior sexenio, que como cabe recordar, situó doctrinalmente el ferrocarril en el seno del mercado, pero que en la práctica mantuvo la política establecida en 1855. Con

la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 se recuperaron las líneas maestras de los progresistas, es decir, se mantuvo el negocio ferroviario como una actividad más del mercado con los límites de la intervención pública. No obstante, también se explicitó con más claridad la red nacional que se debía alcanzar mediante el reforzamiento de los ejes radiales y la construcción de ejes transversales para corregir los desequilibrios existentes. Fue, por lo tanto, durante esta última etapa del siglo XIX cuando los liberales concluyeron prácticamente la red nacional, ya que, entre 1873 y 1899, se duplicó y pasó de 5483 a 10 995 kilómetros. Sus principales aportaciones fueron la culminación de los ejes radiales que estaban pendientes, la construcción o remate de dos ejes transversales ubicados, respectivamente, en occidente y oriente, y la



Tarjeta postal de la estación de Manzanares en la que se puede observar la locomotora de vapor de MZA 664 remolcando un tren de viajeros a principios del siglo XX. La red ferroviaria unificó los anteriores mercados regionales en un único mercado nacional.

terminación de las redes regionales y de las últimas conexiones internacionales. Aunque en 1866 se abordó por primera vez la casuística de los ferrocarriles secundarios –vía estrecha–, no se elaboró el primer plan hasta 1893 y no se aprobó su primera ley hasta 1904, año en que estas líneas sumaban tan solo 52,8 kilómetros de longitud. Fue a partir de este momento cuando este ferrocarril experimentó un notable desarrollo, alcanzando en 1936 una longitud ligeramente superior a los 5000 kilómetros, que, distribuidos en varias decenas de compañías, satisfacían mediante redes regionales la demanda de movilidad que la red nacional no era capaz de cubrir.

La sombra de esta dinámica fue la definitiva institucionalización del sector empresarial ferroviario, puesto que se consolidó un duopolio ejercido por Norte y MZA, logrado con una concentración horizontal mediante absorciones, compras y fusiones. Dicha hegemonía quedó matizada por la aparición de

Andaluces como empresa regional en la zona meridional, por el esbozo de lo que acabaría siendo la compañía Oeste en el eje occidental y, con menor significación, por la aparición de más de una decena de pequeñas concesionarias. Esto hizo que el dominio de los inversores franceses se acentuase dentro del capital social de las compañías y siguiera siendo minoritaria la presencia de inversores españoles, lo cual no fue óbice para que Norte y MZA continuaran copando los consejos de administración con altos miembros de la Administración del Estado y banqueros. Y, claro está, el control directo de la producción recayó sobre directivos y técnicos foráneos, no siendo nombrados los primeros directores generales españoles hasta la primera década del siglo XX.

Por último, es preciso destacar que, según fue creciendo la escala de las compañías, lo fue haciendo también su complejidad, hasta que tuvieron que acudir al sistema de organización industrial “corporati-

vo” o “multidivisional”, lo cual redujo la importancia de los consejos de administración. Todos estos factores hicieron que las empresas ferroviarias fueran las que contaran con más volumen de trabajo, para cuya gestión implantaron unos novedosos sistemas de relaciones laborales destinados a evitar que los trabajadores adquirieran la condición de «sujeto colectivo», o, como dijo José Gil Montaña en la *Guía Práctica de los empleados de administración de caminos de hierro* (1850), que se identificasen con ellas para que aceptaran sumisamente la «esclavitud permanente en que se constituían si desempeñaban su oficio con abnegación». El intento fracasó, y el movimiento obrero emergió como un fenómeno social de importancia trascendente para la economía y para la política.

Resulta difícil de explicar la modernización que conocieron la economía y la sociedad española entre 1833 y 1913, con el incremento del sector industrial y de la urbanización como hechos más destaca-

dos, sin el papel desempeñado por el ferrocarril. A finales de 1913, a lo largo de los 11 424 kilómetros de sus vías y en sus varios centenares de estaciones se podían observar las 2273 locomotoras de vapor, 5247 coches y 49 638 vagones que formaban los respectivos parques de material rodante de las concesionarias. La oferta constituía también una realidad estable, que destacaba, sobre todo, por la radical ventaja que presentaba respecto al transporte tradicional, toda vez que los tiempos de viaje habían pasado –por ejemplo, entre los puntos extremos de la red– de los varios días que se requerían en 1847 a doce horas, y también sus precios habían caído extraordinariamente. No en vano, en 1913 los viajeros transportados por Norte y MZA sumaban 30,3 millones, lo que representaba 1,5 veces la población total de España, un índice de movilidad impensable pocos decenios atrás. Las mercancías facturadas por ambas concesionarias se cifraban en 16,5 millones de toneladas y se componían, fundamentalmente, de productos agrarios, energéticos, industriales y bienes de consumo.

Como demuestran los abundantes trabajos de los historiadores económicos, la principal aportación del ferrocarril entre 1848 y 1913 consistió en el decisivo papel que desempeñó para culminar el proceso de unificación del mercado interior que venía dándose desde años antes a su aparición, y, gracias a ello, que se diera una primera especialización regional. También había sido determinante para la configuración de un sector financiero moderno y para la difusión de las técnicas y tecnologías de la Revolución Industrial y de la Segunda Revolución Tecnológica. Resultando, especialmente significativo en este segundo caso, la aplicación de

En el último cuarto del siglo XIX, el dominio de los inversores franceses se acentuó dentro del capital social de las compañías y siguió siendo minoritaria la presencia de inversores españoles, lo cual no fue óbice para que Norte y MZA continuaran copando los consejos de administración con altos miembros de la Administración del Estado y banqueros.

la electricidad al transporte urbano, donde cumplió un papel imprescindible para el progreso urbanizador.

El Problema Ferroviario

No cabe duda de que la economía española experimentó, durante estos años, un significativo avance, tal como anhelaban los liberales. Pero debido a diferentes circunstancias, entre las que sobresale el escaso o nulo cambio que conoció el sector primario, la industria no se convirtió en el sector hegemónico. Esto se tradujo en que los márgenes de la actividad económica fueran estrechos, y que los precios relativos al transporte ferroviario fueran percibidos o calificados como un inconveniente. La tensión siguió *in crescendo* hasta que en 1905 el Gobierno convocó a todas las partes afectadas a la Conferencia Ferroviaria para que se encontrara una solución, de la

cual se salió sin resultado alguno. Pocos años después, en 1916, el sistema ferroviario colapsó debido al súbito y radical incremento de la demanda. Circunstancia que se agravó, por añadidura, con la aparición de grandes dificultades para garantizar el suministro de materias primas (carbón y carriles) y mantener los flujos tecnológicos con el extranjero, así como por la insuficiencia de locomotoras y vagones, y la utilización deficiente de los disponibles. Una vez recuperada la normalidad con cierta rapidez, se mantuvo un notable incremento de la producción ferroviaria que comportó, como es lógico, un aumento de los costes de explotación que no pudieron ser compensados con los ingresos aportados por la mayor producción, ya que éstos se deterioraban por la inflación y por unas tarifas inmóviles. Todo parecía ir mal y el ferrocarril se vio su-

175

AÑOS DEL TREN BARCELONA MATARÓ

mido en un conflicto denominado “Problema Ferroviario”, eufemismo utilizado para poner en cuestión a las concesionarias, que, además, estaban experimentando un cambio de la propiedad con la entrada del capital financiero español. En la Asamblea Nacional de Ferrocarriles de 1918 se atacó con gran virulencia el sistema de concesiones, haciéndole responsable de todos los estragos, y se exigieron variaciones sustanciales de sus bases que, con más o menos matices, fueron llevadas a la práctica durante los años siguientes. Este encuentro hizo que surgiera una estrategia concreta, coherente, apoyada por numerosos y destacados sectores económicos, y favorable a nacionalizar los ferrocarriles.

Las concesionarias no tardaron en comprobar que el problema de fondo era, en realidad, que el paradigma había cambiado como consecuencia de la respuesta dada por las economías internacionales a la Gran Depresión. La ansiada subida de las tarifas, la concesión de anticipos reintegrables a las concesionarias para que hicieran frente a las demandas de los trabajadores y adquirieran el material rodante

exclusivamente a la industria nacional, y la obligación impuesta de que consumieran carbón nacional, cambiaron el rol cumplido hasta ese momento por el Estado. Todas estas medidas le estaban convirtiendo por la vía de los hechos en socio de las concesionarias.

Inmediatamente se llevaron a cabo diferentes intentos frustrados de reformar el sistema de concesiones, como los de Cambó y La Cierva, hasta que en 1924 se promulgó el Estatuto Ferroviario. Su gestación comportó un complejo proceso de negociación que iniciaron las concesionarias convencidas de que, aun no siendo posible recuperar el sistema concesional tal como había sido diseñado en 1855, tanto porque las aportaciones públicas habían adquirido una gran entidad como porque la intervención pública era inevitable, sí podían mantener un negocio que les habría de continuar reportando beneficios, aunque fuesen reducidos, y conseguir que el método elegido de la reversión anticipada de las concesiones continuara garantizando su capital social. Como lo acabaron con una idea contraria respecto a la primera

Todo parecía ir mal y el ferrocarril se vio sumido en un conflicto denominado “Problema Ferroviario”, eufemismo utilizado para poner en cuestión a las concesionarias, que, además, estaban experimentando un cambio de la propiedad con la entrada del capital financiero español.

y con muchas dudas respecto a la segunda, aplicaron, a partir de este momento, una nueva estrategia empresarial caracterizada por sustituir las inversiones –constituidas mediante fondos de reserva y productos de la explotación que reducían los dividendos repartidos a los accionistas– por un incremento del pasivo, obteniendo así el capital social mayores retribuciones.

No se nacionalizó el ferrocarril porque los escasos recursos hacendísticos disponibles fueron utilizados durante la Dictadura de Primo de Rivera para modernizar los factores productivos más valiosos, en especial el material rodante, con el fin de beneficiar exclusivamente a la industria nacional al garantizarle un mercado cautivo que le permitió consolidarse. Así se pudieron soslayar en el corto plazo todos estos problemas, pero la crisis de los años treinta rompió completamente este frágil equilibrio: al cortarse las inversiones públicas, quedó clara la inviabilidad del negocio ferroviario basado en una gestión privada acotada por la tutela pública, que había sido la característica principal de esta era privada del ferrocarril español. ■