

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

LOS INICIOS DEL FERROCARRIL

► Alicante. Destino en las primeras concesiones españolas

1844.- La primera concesión de una línea férrea en Alicante tuvo su origen en la concesión obtenida por Pedro de Lara y Meliá para la construcción de la línea Madrid-Aranjuez en abril de 1844, la cual se amplió con la concesión provisional de Aranjuez a Alicante obtenida el 20 de agosto de ese mismo año. Con este objetivo se constituyó una empresa presidida por el duque Castro Terreño y formada por Vicente de Escofet, José M^a López, el conde de Santa Clara, Pelegrín José Saavedra y Pedro de Lara y la línea adoptó el nombre de “Camino de Hierro de María Cristina”. Las acciones eran de cien pesos fuertes cada una, pagaderos en diez y nueve plazos y se preveía una ganancia del seis por ciento además de los dividendos. Las suscripciones se podían realizar en Valencia en la calle Santa Teresa nº 19, lugar donde se encontraba la sede de los representantes legales de esta empresa, los Sres. Ferrer, hermanos. El Boletín enciclopédico de la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, en el año 1845 publicitaba el proyecto con las proposiciones aprobadas por S.M.:

Camino de hierro de Madrid á Aranjuez, como base del que se ha de prologar hasta Alicante, bajo la protección de S.M. la Reina Madre. “A los seis meses, ó antes, contados desde la fecha de la Real cédula de concesión, la empresa presentará á la aprobación del Gobierno de S.M. los planos, presupuestos, contrato social, reglamento y tarifa de los derechos que han de exigirse á los transportes y pasages.

A los sesenta días, o antes, de la aprobación de todo lo referido en la anterior condición, la empresa dará principio á las obras.

Dentro de término de dos años, ó antes, se obliga á construir el camino desde esta córte al Real sitio de Aranjuez, y hacerlo transitable inmediatamente.

Las tres condiciones antecedentes no tendrán efecto en los casos de guerra, epidemia ú otros imprevistos.

La dirección facultativa, económica y administrativa de los ferrocarriles, tanto en la construcción y su conservación, correrá libremente á cargo de la empresa, sirviéndose de los ingenieros y demás dependientes de su confianza.

La empresa pagará por convenios recíprocos á los propietarios el valor actual de las tierras y edificios ocupados por el curso del ferro-carril, sus ramales y dependencias, entendiéndose que la ocupación de las propiedades ó indemnización que deban darse á sus dueños sean y se entiendan con arreglo á la ley de expropiación forzosa por motivo de utilidad pública.

Por regla general la empresa se obliga á indemnizar íntegramente, por regulaciones convencionales á fijación judicial, en caso de no haber otra conformidad entre las partes, todos los perjuicios, detrimentos y menoscabo que se causaren á tercero por razón de los ferro-carriles, y de la construcción y conservación de sus obras.

La empresa podrá tomar gratuitamente y sin renumeración alguna la parte de los terrenos baldíos, comunales, despoblados y otros de dueños desconocidos que necesite para el camino de hierro, dependencias y demás obras indispensables de construcción y conservación; pero en el último caso la compañía retendrá el precio para entregarlo á quien pertenezca cuando se presente al efecto.

El camino y hierro, con todos sus ramales, dependencias, productos, artefactos, almacenes y demás edificios que construya la empresa, será propiedad de esta por el tiempo de noventa y nueve años y once meses, principiándose á contar desde el día de la fecha de la Real cédula de concesión.

Pertenece exclusivamente á la empresa la facultad de construir pozos y fuentes que deben surtir á los ferro-carriles, edificios de fábricas, fundiciones y demás en todas sus líneas.

El camino de hierro y sus ramales serán considerados y guardados en todo como á caminos reales, así como los guardas y demás empleados que la empresa nombrará podrán usar y gozar de las mismas armas y prerrogativas de que disfrutaban los del Gobierno, además de los distintivos que aquella les señale.

Los capitales y beneficios de la empresa, así como el terreno que ocupen los ferro-carriles y sus dependencias, estarán exentos de toda contribución ordinaria y extraordinaria durante los noventa y nueve años y once meses.

El total capital de la empresa será el que fije el contrato social y suficiente para garantizar las obligaciones que contrae en estas condiciones.

El dicho capital será dividido en acciones como se dirá en el contrato, las que serán libradas al portador, negociables y admitidas á la cotización de la bolsa hasta su amortización.

El Gobierno prorrogará los plazos de construcción en el caso que la empresa los solicitase con fundadas razones por algún incidente imprevisto.

Como esta Sociedad se constituirá mercantilmente y con arreglo al código de comercio, solo los socios tendrán voz activa y pasiva en la empresa, y con arreglo á su contrato social y reglamento administrativo, sin intervención alguna por parte del Gobierno, autoridad, corporación ni otra estraña persona al contrato social¹

Primeras concesiones valencianas

1845.- En este año dos nuevas opciones salen al mercado, la de José de Salamanca nuevo concesionario de la línea Madrid-Aranjuez y la de P.B. Volney con una concesión provisional para una línea de Madrid a Valencia. Propuestas que fueron avaladas con la constitución de sendas sociedades anónimas en las que participaba el capital inglés y paralelamente iniciaron sus proyectos de trazado y trámites para su aprobación. La línea de Madrid-Aranjuez fue proyectada por el ingeniero Pedro Miranda y los ingenieros Green, mientras que la de Madrid-Valencia fue proyectada por los ingenieros Juan Subercase y Edward Mamby. Ambos proyectos tuvieron unos inicios problemáticos. José de Salamanca quebró y la Compañía anónima “Madrid and Valencia Railway Company” fue disuelta a finales de 1847. Ambos buscaban ser cabecera de la línea del Mediterráneo.

1849-1852.- A finales de 1849, José de Salamanca regresa a España, tras casi dos años de exilio, y continúa los trabajos del ferrocarril Madrid-Aranjuez inaugurándolo el 10 de febrero de 1851. B.P. Volney, tras la liquidación de la empresa inglesa, consigue la concesión provisional de una de las secciones de la línea Madrid-Valencia (R.O. de 11-XI-1850) el ferrocarril del Grao de Valencia a San Felipe de Játiva, traspasándola unos meses después a José Campo que inaugura su primer tramo entre el Grao y Valencia el 21 de marzo de 1852². La pugna entre ambos empresarios daba comienzo y la polémica todavía duraría unos años, pues incluso estando

¹ .- “Camino de hierro de Madrid á Alicante, como base del que se ha de prolongar hasta Alicante, bajo la protección de S.M. la Reina Madre”, *Boletín enciclopédico de la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia*, Año 1845, pp. 118-120.

² .- HERNÁNDEZ, T.M., *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1983, pp. 198-199.

iniciadas las obras de ambos caminos férreos la cabecera no estaba determinada y el apoyo estatal tampoco.

El 21 de junio de 1851, tras inaugurar la línea de Madrid-Aranjuez, Salamanca pedía la concesión de la línea Aranjuez-Alicante. Tras la inauguración el gobierno concedió al marqués de Salamanca la autorización para construir el ferrocarril de Aranjuez a Almansa e incluso se planteó el prolongarlo hasta Alicante autorizando su estudio. En 1852 el gobierno aceptaba la propuesta y se iniciaban los trabajos de estudio de trazado hasta Albacete, bajo la supervisión de William Green.

La concesión Almansa-Alicante

El 4 de septiembre de ese mismo año, José Viudes, marqués de Rioflorido, obtenía la concesión de la línea de Almansa-Alicante, fundándose la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Alicante. En esta sociedad se implicó directamente la sociedad alicantina (burguesía de la ciudad e instituciones municipales y provinciales). Una vez redactados los estatutos de la nueva Compañía se pusieron a la venta las acciones (25.000 a 2000 reales) que constituirían el capital social de la empresa que ascendía a 12.500.000 pesetas. El propio Ayuntamiento suscribió numerosas acciones, para lo que tuvo que vender algunos bienes municipales como la “huerta de Valladolid”. Otros inversores eran catalanes. A finales de julio de 1852, la junta general de accionistas aprobó los estatutos y el reglamento de la Sociedad. El siguiente paso fue solicitar la autorización de la misma.

La crisis financiera de la sociedad, desembocó en la transferencia a su mayor accionista, José de Salamanca, de los derechos de la concesión, bajo determinadas condiciones: concluir la obra en el tiempo previsto y rembolsar a los accionistas el capital invertido. En abril de 1855 obtuvo una subvención de quince millones de reales del Estado para realizar dicho ferrocarril.

En 1855 se iniciaban las obras de este ferrocarril. El 5 de junio de 1856, la Junta General de esta Compañía declaraba a José de Salamanca como único concesionario. A partir de este momento, Salamanca inicia el proceso de traspaso de sus ferrocarriles, construidos y en construcción, a los Rotschild y los cuatro del Grand Central, los cuales se convierten en propietarios de toda la línea, tras haber adquirido la línea de Madrid-Almansa, el 7 de julio de 1856 y la línea de Almansa-Alicante el 12 de diciembre del mismo año.

Nació la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), compañía que terminó la construcción del Ferrocarril Madrid-Alicante y explotó esta línea hasta la creación de RENFE en 1942.

La polémica cabecera de la línea: Alicante o Valencia

Pese a estas decisiones gubernamentales, durante años siguió una dura pugna entre las líneas Madrid-Alicante y Almansa-Valencia, por las ventajas económicas que había recibido el Sr. Salamanca, las cuales hacían más competitivo el ferrocarril y el puerto de Alicante frente al de Valencia. Muchas fueron las reclamaciones que la sociedad valenciana elevó al gobierno y en concreto son muy descriptivas las que envió al Sr. Ministro de Fomento la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia. Así en 1861 esta Sociedad envió una exposición en la que se denunciaban los perjuicios que ocasionaba a Valencia el sistema de recorridos adoptados por la Compañía de los Ferrocarriles de MZA:

“La Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, constante defensora de los intereses de la provincia, acude á V.E. solicitando una resolución de la cual pende en gran parte el desarrollo de la riqueza que atesora este privilegiado país. Reclama de V.E. una medida de alta justicia, porque no debe

pretender privilegios de ninguna especie una capital á quien la naturaleza protege, y que no ha menester, para vivir, la muerte de sus hermanas. La existencia del mal que ha motivado la presente queja, fue conocida desde su comienzo, y sus consecuencias han refluído inmediatamente sobre la industria, sobre el comercio y aun sobre la propiedad. Valencia ve desaparecer el movimiento de su puerto; la concurrencia de su única vía férrea; la animación de su mercado, y defraudadas con ello las esperanzas que un día concibiera al verse titulada capital de primer orden. (...) Y es la amarga verdad, Excmo. Sr., que estrella fatal preside á todas las obras públicas de esta provincia, especialmente á las del puerto y á la vía férrea de Valencia á Almansa. Mientras el ferro-carril de Alicante terminaba en el extremo de la línea general de Madrid, siendo posterior al otorgado á esta provincia, llegó hasta proponerse que el ferro-carril valenciano terminara en la Venta de la Encina, lo cual equivalía á decir, que terminara en un desierto y empalmendo tan solo con un simple ramal. Cuando se capitalizaron las subvenciones, el ferrocarril de Alicante obtuvo el primero las ventajas de la capitalización. Hasta en el nombre de ambos ferro-carriles se ha pretendido obtener una preeminencia exclusiva, titulado el ferro-carril de Alicante ferro-carril del Mediterráneo, como si el puerto de Valencia estuviera en el Océano³.

Las tarifas combinadas, fueron esos años motivo de discusión entre ambos ferrocarriles, una rivalidad en el transporte de mercancías, en la que la Compañía M.Z.A. obtenía siempre mayores ventajas, aspecto que la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia definía como de injusto monopolio.

Esta Sociedad, desde la fecha de construcción del ferrocarril alicantino (1858), propuso una y otra vez la construcción de un ferrocarril directo desde Valencia a Madrid con el fin de evitar estos desagavios: "La línea de Almansa á Alicante con los precios diferenciales es mucho mas perjudicial á la línea de Valencia que si el Gobierno hubiera permitido la construcción de una vía paralela. Y la razón es obvia. Si esto hubiera tenido lugar, el tráfico y el movimiento de viajeros estaria distribuido entre ambas, porque al público se le ofrecerían iguales condiciones. La línea de Alicante, con los recorridos que establece, absorbe todo el movimiento que quiere, absolutamente todo, anulando de esta manera los cálculos que sirvieron de base para el establecimiento del ferrocarril valenciano"⁴.

³.- "Exposición que la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia eleva al Excmo. Sr. Ministro de Fomento sobre los perjuicios que irroga á esta provincia el sistema de recorridos adoptado por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante", *Boletín enciclopédico de la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia*, Año 1861, pp. 413-432.

⁴.- "Proposición presentada á la Sociedad Económica de Amigos del País sobre los perjuicios que irrogan al comercio de Valencia las tarifas diferenciales de recorrido del Ferro-carril de Alicante", *Boletín enciclopédico de la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia*, Año 1861, pp. 389-399.