



Universidad
Zaragoza

1542

Trabajo Fin de Grado

EL FERROCARRIL Y EL ESTADO EN ESPAÑA (1855-1865)

Autor/es

Javier Asín Samper

Director/es

Enrique Bernard Royo

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS: 4º GRADO DE HISTORIA
CURSO: 2016/17

RESUMEN

Los ferrocarriles siempre han sido objeto de estudio por su importancia en el desarrollo de las economías contemporáneas. La importancia del ferrocarril no reside, en mayor medida, en la capacidad de movilizar recursos que activen y potencien la economía, sino en su papel de crear un mercado interno mejor conectado e integrado.

El desarrollo de la red ferroviaria española se potenció al amparo de la Ley General de 1855, un marco legal que, debido a la inestabilidad política del país, tardó más de una década en establecerse tras varios intentos fallidos. Esta legislación permitió un rápido crecimiento del caballo de hierro pero, a la vez, estableció un régimen “extraordinario” para todo aquello que estuviese relacionado con el ferrocarril. Esto hizo que otros aspectos de la economía española quedasen desamparados, como es el caso de la industria. La construcción de la red ferroviaria también permitió la creación de un mercado de capitales, a nivel nacional, que si bien quebró tras la crisis de 1866, ya que se dedicó casi exclusivamente a la financiación del ferrocarril, fue importante para el desarrollo del país en décadas posteriores.

Es por ello, que la primera fase de construcción de los caminos de hierro supuso una oportunidad perdida, al principio, pero ya en el último cuarto de siglo fue esencial para el crecimiento económico del país.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. EL CAMINO HACIA UNA LEY GENERAL DE FERROCARRILES.....	8
2.1 Los primeros pasos.....	8
2.2 Los diferentes proyectos de ley.....	9
2.3 La Ley General de Ferrocarriles de 1855	12
3. LA ACCION DEL ESTADO.....	15
3.1 Subvenciones, expropiaciones y exenciones fiscales	15
3.2 La cuestión de las Sociedades Anónimas.....	19
4. ¿EL AUGE INDUSTRIAL?	24
4.1 La inversión industrial.....	25
4.2 La industria textil y siderúrgica.....	26
5. EL CAPITAL EXTRANJERO	31
6. EL FRACASO	34
7. CONCLUSIONES	38
8. BIBLIOGRAFÍA.....	40

1. INTRODUCCIÓN

La investigación que voy a realizar, en las siguientes páginas, se enmarca dentro de la historia económica. Mi objeto de estudio va a ser el desarrollo del ferrocarril en España, durante la fase de construcción acelerada, que va de 1855 a 1865.

El ferrocarril ha sido considerado, dentro de la historia económica, como uno de los pilares del desarrollo industrial en las economías contemporáneas. En este aspecto cabe destacar los trabajos de Rostow y su teoría sobre el desarrollo y transformación de las estructuras económicas de los países. En su obra, *Las etapas del crecimiento económico*, Rostow establece un total de cinco pasos que llevan al establecimiento de una sociedad industrial y consumista; el primer paso se da cuando la sociedad tradicional ha llegado a su tope máximo de producción, lo que lleva al segundo estadio, la creación de un marco político, institucional y científico que lleve a la sociedad al periodo de “despegue”. Rostow describe la fase de “despegue” como un periodo breve, de dos o tres décadas, en el cual, se produce una gran inversión en los sectores productivos de un país, suponiendo un incremento de la renta per cápita y una inversión en técnicas de producción, que conlleva una autentica revolución, siendo el ferrocarril la pieza fundamental de este “despegue”. Tras este periodo le suceden dos más, uno de madurez y otro de plenitud.

Esta teoría sobre el desarrollo económico nos es la única, si bien, los postulados de Rostow, para el objeto de estudio de este trabajo, se adaptan a la perfección, es necesario aproximarnos a otros planteamientos teóricos para tener una mayor comprensión de la cuestión. En este sentido es necesario fijarse en las ideas de Robert Allen expuestas en su obra *Historia Económica Mundial: Una breve introducción*. Allen explica que, tras la Revolución Industrial en Inglaterra, todos los países, que se lanzaron a incentivar su crecimiento económico, realizaron los mismos pasos que pueden resumirse en cuatro. Esta especie de receta, que nació en Estados Unidos de la mano de un alemán llamado Friedrich List, se basa en los siguientes puntos; el primero en una política proteccionista, incrementando los aranceles comerciales a los bienes extranjeros para proteger la producción nacional, el segundo punto es la creación de un mercado nacional mediante la eliminación de las aduanas interiores, el tercer paso es la conformación de un mercado de capitales, el sistema bancario fue esencial para el desarrollo y financiación no solo de la industria sino, también, de la agricultura, y el

último de ellos es la inversión en educación, ya que una población más culta está más predispuesta a aceptar las innovaciones técnicas.

Tanto Allen como Rostow coinciden en que, para que se dé la revolución industrial en un país, es necesario que haya un marco legal y político propicio. Si bien, el autor, considera que es en el siglo XVI, con la llegada de la plata española proveniente de las colonias americanas, el punto de partida del desarrollo económico de Europa, Allen se basa en los postulados de los institucionalistas para afirmar que la expansión militar de las ideas de la revolución francesa, durante las guerras napoleónicas, fue el detonante del despegue económico europeo en el siglo XIX.

Para finalizar, hay un aspecto importante en la obra de Allen, la relación de salarios altos, desarrollo económico e inversión en I+D. El autor considera que la Revolución Industrial se dio en Gran Bretaña porque era el único país donde era rentable introducir innovaciones técnicas, que redujesen el número de trabajadores y aumentase la producción, debido a los altos sueldos, esto hizo que se produjese un amplio desarrollo de la industria y a su vez, al incrementar la renta nacional, también produjo una subida de la masa salarial. Esta situación no se da en España a mediados del ochocientos, la renta nacional era una de las más bajas de Europa y la masa salarial también, Allen llega a afirmar que el PIB per cápita de la Europa Mediterránea es de 946 \$ mientras que la de Gran Bretaña de 1706 \$, en 1820.

Si extrapolamos los planteamientos de Rostow, la construcción del ferrocarril tendría que haber sido un salto cualitativo y cuantitativo de la economía española en el siglo XIX. Los trabajos de historia económica, sobre el siglo XIX, ha dado una gran disparidad de opiniones. Por regla general, el sentimiento que se tiene sobre el periodo decimonómico es de fracaso, tanto en el aspecto económico como en el político, llegando incluso a calificar el siglo XIX como la centuria perdida.

En lo referente a la historiografía, sobre los ferrocarriles españoles, encontramos una extensa lista de autores y obras. En líneas generales podemos dividir, para mayor comprensión, en tres grandes grupos todo el trabajo desarrollado entorno al “caballo de hierro” español.

El primer intento de análisis del problema ferroviario se da en los años 70, en este grupo encontramos autores como Gabriel Tortella, Jordi Nadal o Miguel Artola. En este

periodo los estudios de Historia Económica estaban bastante influenciados por la situación socioeconómica del momento, la Crisis del Petróleo de 1973. El pesimismo derivado de la crisis también revierte en los estudios económicos realizados en la década de los 70. Gabriel Tortella defiende en su obra, *Los orígenes del capitalismo en España*, que los ferrocarriles acapararon la inversión nacional impidiendo el desarrollo industrial. En sus trabajos, Jordi Nadal, defendió la tesis de que la exención del pago de aduanas a las compañías, para la importación de material, supuso un freno a la inversión industrial. Miguel Artola, en un estudio del Banco de España, se centró en la labor del Estado llegando a afirmar que la actuación estatal, a la hora de potenciar la inversión en ferrocarriles, fue contraproducente. Al mismo tiempo cabe destacar la monografía de Francisco Wais, *Historia de los ferrocarriles españoles*, en la que trazaba el desarrollo de los caminos del hierro en España desde sus orígenes hasta los años 70, momento en el que se publica su obra.

En los años 80 se produce una revisión de estos postulados, a la vez que aparecen monografías regionalistas sobre el desarrollo del ferrocarril. En esta línea cabe destacar los trabajos de Pere Pascual y Antonio Gómez de Mendoza. Pere Pascual ha realizado un análisis del desarrollo del ferrocarril en Cataluña y su influencia, positiva, en la articulación de una economía en rápido crecimiento y que estaba experimentando una rápida industrialización. Antonio Gómez de Mendoza se centró en los aspectos beneficiosos que supuso la red ferroviaria, en términos de ahorro social, a escala nacional. También cabe destacar los trabajos de Ormaechea, en lo referente al País Vasco, y las obras de Telesforo Hernández Sempere y Javier Vidal en lo que respecta al ámbito valenciano.

En la década de los 90 aparecen nuevos temas de investigación. En este punto cabe destacar las labores de investigación de Ortúñez, quien se dedicó a estudiar el desarrollo de RENFE hasta los años 80.

A la hora de plantear este trabajo he querido centrarme en la acción estatal, en lo referente al ferrocarril. También me he interesado por la relación entre el “caballo de hierro” y el desarrollo industrial del país junto con el establecimiento de un mercado de capitales, con especial atención a la inversión extranjera.

La tesis que planteo es que la acción gubernamental fue la principal causante del fracaso que supuso el ferrocarril, a mediados del siglo XIX. Por tres razones:

- Unas políticas aduaneras que facilitaron la entrada de material extranjero, en vez de incentivar la producción nacional.
- Unos incentivos a la creación de sociedades ferroviarias, en vez de una legislación de sociedades anónimas que promoviese la fundación de compañías asociadas a cualquier sector productivo.
- Una red ferroviaria que se centró en el mercado exterior, antes que articular un mercado interno.

Para la realización de este estudio me he basado en el uso de fuentes secundarias y gráficos para analizar este periodo. También me he basado en las fuentes primarias que estaban recogidas en los libros y materiales que he utilizado.

2. EL CAMINO HACIA UNA LEY GENERAL DE FERROCARRILES

2.1 Los primeros pasos

El desarrollo del ferrocarril en la península, por regla general, comenzó con la línea Barcelona-Mataró, inaugurada en 1848. Pero el tema de los caminos del hierro era algo que ya se venía tratando desde la década anterior, debido a la existencia de proyectos por cuenta ajena, como fue el proyecto de Jerez de la Frontera en 1829 que no se pudo realizar por falta de inversión.

A pesar de ello, era necesario con urgencia el desarrollo de una ley de ferrocarriles para dotar de un marco legal para su construcción. El primer paso lo encontramos con la R.O¹ del 31 de diciembre de 1844². Esta R.O incluía todo lo expuesto con anterioridad en el Informe Subercase, redactado por Subercase y Santa Cruz, en el cual se establecía el ancho de vía pero, a su vez, se hacía hincapié en la necesidad de proteger los intereses públicos mediante una política de tarifas rebajadas. En el informe se defendía, como fórmula ideal para la construcción de la red ferroviaria, que fuese el Estado quien llevase a cabo dicha empresa pero, debido a la falta de liquidez de las arcas públicas y la deuda que pesaba sobre ellas, se valoró la vía concesionaria. La R.O de 1844 incluyó un artículo que iba en contra de lo argumentado por Subercase al permitir las concesiones temporales. Este tipo de concesiones tenían un plazo de caducidad de entre 12 y 18 meses y suponía un gran privilegio para los solicitantes ya que al término de dicho plazo el Estado podía negociar con otra empresa pero, durante ese tiempo, la empresa concesionaria podría ceder los derechos adquiridos.

Aun con todo, la R.O de 1844 dejaba patente la necesidad de establecer una ley general que se demoraría en el tiempo por más de una década hasta la Ley General de 1855. Este lapso de tiempo se puede explicar por diferentes razones pero la principal era la gran inestabilidad política en la que se encontraba España, con guerras civiles y una maraña de pronunciamientos militares, debido a un sistema político incapaz de asentar una alternancia en el poder entre los dos principales partidos, el Partido Moderado y el

¹ R.O: Real Orden.

² WAIS, Francisco, *Historia de los ferrocarriles de españoles*. Madrid, Nacional, 1974, 2^aedición. pp.49-52.

Progresista. Ante esta situación los diferentes gobiernos que se sucedieron cerraron en sucesivas ocasiones y por largos periodos las Cortes, y sin ellas no se podía legislar. Por otro lado la actividad legislativa no se paró, y durante esa década encontramos varias RR.OO, proyectos de ley y leyes provisionales.

2.2 Los diferentes proyectos de ley

El desarrollo de los caminos del hierro obligó, al Estado, a crear brazos administrativos más específicos para controlar y fomentar el empuje que se dio a las obras públicas durante el siglo XIX. El 28 de enero de 1847, durante el gobierno del Duque de Sotomayor, se creó el Ministerio de Comercio, Industria y Obras Públicas recayendo en la figura de Mariano Roca de Togores y Carrasco, literato y Marqués de Molins³. A parte de ello, el Gobierno con la R.O del 9 de febrero de 1847, que trataba sobre la regulación de las Sociedades Anónimas, se suspendieron cautelarmente las nuevas concesiones para la construcción del ferrocarril. Esto se debió en gran medida a la gran especulación que hubo sobre las compañías y, especialmente, por el escándalo protagonizado por José de Salamanca y la línea Madrid-Aranjuez.

Lo más significativo del gobierno del Duque de Sotomayor fue la creación de una comisión para el desarrollo de una Ley General de Ferrocarriles. Dicha comisión fue presidida por el Marqués de Miraflores, del Partido Moderado, y en la que encontramos también a Juan de Subercase y el Presidente de la Junta de Amortización junto con otros diputados y senadores. La resolución a la que llegó la comisión es que se garantizase un interés sobre el capital invertido del 4% con una amortización del 1%, pero un voto particular estuvo a favor de que el interés fuese del 6%, esto último es muy importante ya que constituye un precedente que será retomado posteriormente⁴.

La actividad legislativa sobre el ferrocarril y otras materias se estancó debido a la gran precariedad del Gobierno, lo que es el común denominador de la totalidad de los gobiernos de la época, y siendo sustituido por el de Narváez en octubre de 1847. El Ministerio de Comercio, Industria y Obras Públicas recayó en Bravo Murillo, siendo una de las figuras más importantes en el desarrollo e impulso de las obras ferroviarias.

³ *Ibid.* p. 64.

⁴ *Ibid.* pp. 64-65.

La Junta Consultiva de Caminos, atendiendo a la petición ministerial y basándose en la R.O de 1844, presentó un proyecto de ley a Bravo Murillo quien, con la ayuda de José García de Otero (Director General de Obras Públicas), la presentó a las Cortes⁵. Pero, como pasó con el anterior proyecto de ley, no se pudo tramitar debido a que Narváez cerró las Cortes tras la Revolución de 1848 en Francia, dando comienzo a la ola de revoluciones que salpicaron Europa, periodo que conocemos como la Primavera de los Pueblos. El cierre de las Cortes se mantuvo durante 9 meses.

El proyecto de ley presentado por Bravo Murillo dictaminaba la garantía de un interés del 6% sobre el capital invertido, como ya se planteó en el proyecto anterior. Lo más reseñable es que se establecía la prioridad de que el Gobierno estudiase la realización de 4 líneas de tren, todas ellas partiendo desde Madrid a Francia, Portugal, Cádiz y al Mediterráneo⁶. Finalmente también se acordaba la suspensión de las concesiones provisionales por las innumerables irregularidades que hubo.

La legislatura de Narváez termina en julio de 1849 pero en octubre de ese mismo año vuelve a retomar el poder. Tras la vuelta del Espadón, Bravo Murillo se hace cargo de la cartera de Hacienda mientras que Seijaz Lozano le sustituye al frente del Ministerio de Comercio, Industria y Obras Públicas. Seijaz Lozano llega a presentar un nuevo proyecto de ley, siendo leído en Cortes el 10 de enero de 1850. Este nuevo intento se basaba en el anterior, presentado por Bravo Murillo, pero traía, a su vez, importantes innovaciones. La primera de las novedades era que en el plazo de 10 años se haría una liquidación de capitales y si este obtenía un 15% de interés o más se rebajarían las tarifas. La segunda innovación era el establecimiento de una división de la red ferroviaria en líneas de carácter general y particulares, a su vez, se hizo una subdivisión de líneas de primer, segundo y tercer orden. Finalmente este proyecto también recogía en su articulado la posibilidad, por parte del Estado, de hacerse con una línea de tren al pasar 20 años de su inauguración⁷.

Este nuevo proyecto de ley se presentó en el Congreso, el cual dictaminó que se crease una comisión para que se estudiase, dicha comisión sería presidida por Olózaga. El dictamen al que llegó el grupo de trabajo de la comisión fue que el asunto era muy complejo y, por ello, presentaron un contraproyecto. Este contraproyecto se convertiría

⁵ *Ibid.* p. 66.

⁶ *Ibid.* p. 67.

⁷ *Ibid.* p. 68.

en la ley provisional de 1850, aprobada en Cortes el 20 de Febrero. Esta ley lo único que reconocía era la garantía del 6 % de interés sobre el total del capital invertido y un 1% de amortización, al mismo tiempo abría de nuevo la puerta a las concesiones provisionales, un asunto que desde hacía ya tiempo había caldeado la opinión pública debido a la irregularidades y tartos de favor, algo que los partidos supieron aprovechar en su propio beneficio. En definitiva, lo que permitió esta ley provisional fue que se retomasen las concesiones y que se reactivase la construcción del ferrocarril. Por otro lado, para su ejecución el estado creó un nuevo título de deuda pública conocido como Acciones de Ferrocarriles, a un interés del 6%, de este modo se financiaban las ayudas estatales y se aseguraba el interés prometido a las empresas concesionarias⁸.

Durante el resto de la legislatura, Narváez gobernó con las Cortes cerradas hasta que tuvo que dejar el poder en enero de 1851, siendo sustituido por Bravo Murillo quien además de ser el Presidente del Gobierno también ostentó la cartera de Hacienda. Bajo su mandato se creó el Ministerio de Fomento, mediante el Real Decreto del 20 de octubre de 1851, al frente del cual puso a Mariano Miguel de Reinoso quien fue muy activo en todo lo referente a los caminos del hierro⁹.

Reinoso mientras estuvo al frente de ministerio concedió bastantes permisos de construcción y llevó a cabo numerosos estudios de proyectos ferroviarios pero, si por algo se le conoce, es por presentar el que sería el tercer proyecto de ley sobre ferrocarriles con el título de “Proyecto de ley Comprensivo de un Sistema General para la construcción de ferrocarriles”¹⁰. El 6 de diciembre de 1851 fue llevado a Cortes y en su articulado encontramos varias disposiciones, algunas de las cuales son nuevas y otras meras modificaciones de anteriores propuestas. En el ámbito de la financiación se contemplan tres posibilidades; privada, pública y mixta. Aunque, en el documento se aclara lo ideal de la financiación pública, coincidiendo con el informe Subercase de años atrás, la realidad económica del país potenció que se utilizase la vía concesionaria o mixta, todo ello complementado con un programa de subvenciones estatales para facilitar su construcción. La financiación de estas ayudas se haría a través de las, ya nombradas, acciones de ferrocarriles. Como se vio en el anterior proyecto, en este también se realizó una clasificación de las vías de tren en líneas de primera y segunda

⁸ *Ibid.* pp. 68-69.

⁹ *Ibid.* p.70.

¹⁰ *Ibid.* pp. 72-73.

clase. Por otro lado, también se hablaba de la necesidad de la construcción de varias vías que, partiendo de Madrid, fuesen hacia la frontera del país. Esto deja claro que los intereses no radicaban en la articulación de los centros productivos del Estado, sino que por el contrario buscaban la conexión de España con el resto de Europa y el comercio marítimo algo bastante contradictorio teniendo en cuenta el ancho ibérico, ligeramente mayor al ancho internacional, que a mediados de la centuria se estaba implementando en Europa, y aislaban a España del resto del continente.

El Gobierno de Bravo Murillo fue sustituido por el gabinete del General Lersundi. En el ministerio de Fomento se puso al frente Agustín Esteban Collantes, quien envió al Consejo real, los informes de los expedientes de las líneas de ferrocarril que se estaban llevando a cabo en esos momentos debido a las innumerables irregularidades. El Consejo Real dictaminó que, debido a la gravedad de los hechos, los expedientes debían ser llevados y tratados en las Cortes mediante el Real Decreto del 29 de Abril de 1853¹¹. El Gobierno que se fiaba muy poco de la continuidad de las Cortes, teniendo en cuenta los antecedentes, emitiría una R.O el 7 de agosto de 1853 en la que se establecería que las concesiones, ya otorgadas, que suman un total de 27, seguirían adelante según los preceptos acordados¹². Esta decisión no haría más que caldear los ánimos tanto dentro como fuera del hemiciclo. Aún con todo, y para hacer ver que el Gobierno se tomaba muy enserio los escándalos de corrupción, se crearon dos nuevas figuras al servicio del Estado, el administrativo y el facultativo. El primero se encargaba de controlar la logística de las obras y, el segundo, se dedicaba a controlar los fondos y evitar, de esta manera, que se realizasen gastos innecesarios.

2.3 La Ley General de Ferrocarriles de 1855

Tras la caída del gobierno del Conde de San Luis, que sustituyó a Lersundi, con la revolución de 1854 en Zaragoza, accede al poder la Unión Liberal, presidiendo el Gobierno el general Espartero, dando comienzo al periodo conocido como Bienio Progresista. El ministerio de Hacienda recae en la figura de Luxan quien no se hace de rogar y rápidamente crea dos comisiones para tratar el problema de los ferrocarriles.

¹¹ *Ibid.* p. 78.

¹² *Ibid.* p. 78-79.

La primera comisión se creó mediante la R.O del 18 de julio de 1854¹³, el grupo de trabajo estaba presidido por el marqués de Duero y tenía como vocales a Cipriano Segundo Montesinos, Director de Obras Públicas, Caveda, Director General de Agricultura, José García Otero, Inspector General de Oficiales de Caminos, el señor Ibarrola, Oficial del Ministerio de Fomento y su abogado consultor, Eleuterio Oteo. Esta comisión tenía como función la redacción de un proyecto de ley sobre ferrocarriles. Entre los temas a tratar se encontraban, las líneas de servicio general, las subvenciones, la creación de las sociedades, el ancho de la vía, utilidad pública, las construcciones de las líneas por cuenta del estado y una ley para otorgar casi cualquier concesión.

La segunda comisión se constituyó a través de la R.O del 23 de Agosto de ese mismo año¹⁴, la razón por la que se creó estaba relacionada con las concesiones que se habían aprobado en los años 1851, 1852 y 1853 a raíz de la ley provisional de 1850, ya que se sospechaba de posibles irregularidades, tanto en su concesión como en su construcción. Esta comisión estuvo presidida por Facundo Infante, también encontramos como vocales a Caveda y Montesinos y junto ellos Pedro Gómez, exministro de Gobernación y a los oficiales del ministerio de Fomento, Díaz Argüelles y José Subercase.

Finalmente el proyecto se presentó en Cortes, donde tras varios debates, y la creación de una comisión, fue aprobada el 3 de junio de 1855. Esto ponía fin a un largo periodo de más de una década con varios proyectos de ley, un total de cuatro, que fracasaron por la gran inestabilidad política del país. La ley general de ferrocarriles otorgaba un marco legal plenamente constituido para el desarrollo de los caminos del hierro.

La ley, en realidad, es una superposición de los antiguos proyectos fallidos. En su articulado encontramos elementos que ya se había planteado anteriormente. Solamente se realizaron unas pocas modificaciones aunque, eso sí, introdujo novedades como la modificación de la Ley de Sociedades Anónimas que permitió que proliferasen una gran cantidad de compañías ferroviarias.

La red ferroviaria se dividió en dos tipos de líneas, las de carácter general y las de particulares. Las de carácter general serían subvencionadas por el Estado, el dinero

¹³ *Ibid.* pp. 85-86.

¹⁴ *Ibid.* p. 86.

destinado la ejecución de las obras vendría de la desamortización de Madoz. Esta ley proyectaba tres líneas de carácter general con un sistema radial que partía desde la capital, Madrid, y que iba a Irún-Francia, Cádiz y Cáceres-Portugal. Las líneas de particulares no contaban con subvención.

Además la ley permitía la expropiación de los terrenos y bienes necesarios para la construcción del ferrocarril a terceros. Este punto lo desarrollaré con mayor concreción en el siguiente capítulo.

Las sociedades ferroviarias también recibieron, por parte del Estado, la exención del pago de las tasas aduaneras. Este privilegio supuso la entrada de una gran cantidad de material, al país, libre de impuestos.

Las concesiones, para evitar el clientelismo y los tratos de favor, tendrían que ser aprobados en Cortes. Además, las concesiones se otorgaban por un plazo de 99 años, muy superior a los 10 años que se plantearon en proyectos anteriores.

Con la aprobación de esta ley se pone punto y final a la búsqueda de un marco legal que de pie a una construcción acelerada del ferrocarril. Esta legislación sería complementada con la ley de 1856, que se centraba más en el ámbito bancario. El éxito de esta ley es evidente, en una década se construyeron un total de 5840 Km, en comparación con los cerca de 480 Km que estaban abiertos antes de la aprobación de la ley de 1855. Si esta construcción acelerada tuvo consecuencias beneficiosas, o no, para la economía lo veremos en las próximas líneas.

3. LA ACCION DEL ESTADO

El Estado tras el fracaso de las concesiones provisionales, en los primeros estadios del desarrollo del ferrocarril, se da cuenta que la ejecución de semejante empresa no se podrá realizar sin la intervención estatal.

En un primer momento, y como ya he explicado en el capítulo anterior, la comisión presidida por el Marques de Miraflores dictaminó que se garantizase, por parte del Estado, un interés del 4% a las empresas que llevasen a cabo la construcción del ferrocarril, sobre el capital invertido. Este porcentaje subió con Bravo Murillo al 6 %.

A pesar de ello, las empresas tenían poca capacidad para recabar capital, y el Gobierno se prestó a sacar una Ley de Sociedades por Acciones en 1848 en la que se quitaban numerosas trabas para la constitución de dichas corporaciones y, todo ello, aunado con la creación de un nuevo título de deuda, ilegal ya que no fue aprobado en Cortes, denominado Acciones de Ferrocarril, con un interés que sería idéntico al garantizado por el Estado a las sociedades de ferrocarriles, un 6 %. Con estas medidas, especialmente esta última, se conseguía derivar el ahorro del país a financiar la red ferroviaria como consecuencia de los altos rendimientos de capital que ofrecía el elevado interés. Aun así, los valores donde más dinero hubo invertido fueron en la deuda pública, como así lo demuestran los datos del Banco de Barcelona entre 1858 y 1866; 9,2 millones de reales se emitieron a deuda pública, 5,04 millones a compañías ferroviarias y 1,51 millones a la industria. También se buscó la emisión de papel del Estado para la financiación de las obras públicas como, por ejemplo las Acciones de Carreteras emitidas con valor de 50 millones de reales por medio de una R.O en 1850.

3.1 Subvenciones, expropiaciones y exenciones fiscales

El Estado se encargo de facilitar la construcción de la red ferroviaria mediante la creación de un programa de subvenciones, una ley que permitió, a las compañías, expropiar una gran cantidad de terrenos a coste cero y unas exenciones fiscales que evitaron que, las compañías, movilizasen una cantidad importante de dinero totalmente improductivo.

El sistema de subvenciones garantizado se pagó hasta 1853 con dinero en metálico, a través de los presupuestos estatales, y a partir de ese año se echó mano de la deuda pública con, las ya explicadas, Acciones de Ferrocarriles. Este hecho nos permite identificar mejor quienes fueron los beneficiarios de estos fondos, que entre 1853 y 1859 ascendieron a 59 millones de reales, y la mayor parte, casi el 85%, fue a parar a las compañías de José de Salamanca, quien llegó a ser ministro de Hacienda y, por tanto, con grandes contactos en las grandes esferas. Esto nos permite entender que el valor de las subvenciones obtenido dependía de los contactos que se tenía en el Gobierno y la Corte Real. Con la llegada de los progresistas se sustituyeron los intereses garantizados por subvenciones determinadas, de hecho se estableció una cantidad estándar por kilómetro de vía construido. Esto acabó con los presupuestos inflados, ya que cuanto más dinero invirtiesen mayor retribución obtendrían los promotores de los intereses estatales. Pero esta medida tuvo un aspecto negativo al aumentar el volumen de capital desembolsado por el Estado, quien tuvo que utilizar el crédito público, para financiar las subvenciones¹⁵.

Las ayudas de los sucesivos Gobiernos al ferrocarril no quedaron ahí. La realidad es que algunas de las medidas tomadas podrían considerarse de mafiosas, rozando la extorsión. En este punto, el gobierno central se aprovechó del interés que tenían las provincias y los municipios para que pasase la línea de tren, otorgando a las compañías, con la R.O del 31 de Marzo de 1852, el derecho de vecindad, lo cual, les permitía la expropiación de los bienes de propios que necesitasen a cambio de acciones de las compañías o vía subvenciones. Esto creó un enorme malestar en los municipios, y el Estado tuvo que intervenir dictaminando que las expropiaciones deberían ser aprobadas por los tribunales pero esta condición fue retirada posteriormente, ya que era un proceso lento y costoso que iba en contra de los intereses de las compañías y el Estado, que quería una red de trenes lo más rápidamente posible¹⁶.

La mayor parte del capital invertido en el ferrocarril español fue extranjero y más concretamente francés. Pero cuando en 1865, coincidiendo con el final de la construcción acelerada de la red de trenes, las compañías no pudieron acceder al crédito francés, suponiendo el comienzo de la crisis económica, estas viraron sus ojos al dinero

¹⁵ ARTOLA, Miguel, *Los ferrocarriles en España 1844-1943; Vol. I, El Estado y los ferrocarriles*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978 pp. 341-366.

¹⁶ *Ibid.* pp. 367-368.

estatal, a las ayudas gubernamentales. Las compañías recibieron del Estado la cesión del 10% del impuesto de tráfico. En 1868 se creó un fondo de auxilio financiado con el 15% de una deuda exterior de 2000 millones de reales al 6%, de este fondo el 80 % iría a parar a 12 compañías de las cuales, la del Norte y la MZA, recibieron más de la mitad del dinero.

El Estado otorgó a las compañías una exención total de impuestos y no fue hasta 1864 cuando se empezó a establecer las contribuciones que deberían realizar las empresas ferroviarias. Estas concesiones se extendían a varios apartados como los territorios sobre los que se asentarían las vías, aéreas de servicio y estaciones de tren, entre otras cosas. Esto se justificaba, por parte del Estado, al declarar que la mayor parte de los terrenos eran pertenecientes al erario público y que las empresas las obtenían, mediante la expropiación, como usufructuarias temporales. Este hecho suponía un autentico privilegio con el único objetivo de potenciar la construcción del ferrocarril. Como ya he dicho anteriormente, en 1864, cuando la red ferroviaria estaba prácticamente terminada, el Gobierno consideró que las compañías debían de empezar a pagar impuestos, estableciendo un canon sobre el transporte ferroviario. Posteriormente, en 1870, el Estado estableció que las compañías debían pagar el 5% de los beneficios repartidos entre los accionistas, un porcentaje que subió al 10% en 1873¹⁷.

Uno de los principales privilegios que recibieron las empresas concesionarias fue la exención del pago de las tasas aduaneras¹⁸. Este hecho es muy importante a la hora de entender el fracaso, relativo, que supuso la construcción del ferrocarril a la hora de incentivar la industria nacional, en comparación con otros países. Estas exenciones también se extendían a las tarifas portuarias y portazgos. Este derecho se constató por primera vez con la concesión de la línea El Grao- Játiva, un privilegio que, en parte, el Estado intentó regular al designar a ingenieros de la administración para que controlaran los materiales que se necesitaban importar, si se atenía a las condiciones acordadas en la concesión y si no eran piezas defectuosas. Las siguientes concesiones siguieron teniendo el mismo privilegio, hasta que el Consejo Real en 1853, sobre las 27 concesiones que hasta la fecha estaban autorizadas, se estableció algunos recortes ya que estipularon que se debían imponer una serie de garantías para que las Cortes, si así

¹⁷ *Ibid.* p. 368.

¹⁸ *Ibid.* p. 369.

lo querían, pudieran introducir alguna tasa, a pesar de ello las compañías siguieron disfrutando de materiales totalmente libres de aduanas.

La Ley General de 1855 regularizó la exención de pago de aduanas. Estableció que el Estado debía aportar el dinero que las compañías debían pagar por aduanas y estableció una clausula, por la cual, al pasar 10 años de la construcción de la línea, la exención aduanera dejaba de estar vigente. Un año después, con la instrucción del 15 de febrero de 1856, se dictaminaba que las compañías debían pagar en metálico los derechos de aduanas para luego, tras las comprobaciones de los expedientes de aduanas, el Tesoro del Estado les reembolsase el dinero¹⁹. Este procedimiento, que buscaba un mayor control por parte de la administración de este privilegio, entraba en conflicto con los intereses de las compañías ya que les suponía movilizar una cantidad de dinero importante, de la que no disponían, y era a todas luces improductivo, por lo cual, el Estado, rectificó su postura y aceptó simples pagares de las empresas concesionarias.

La realidad es que las compañías utilizaron este privilegio que les ofrecía la ley de manera muy abusiva, ya que entraron de manera ilegal una gran cantidad de materiales, con la excusa de que servían para la construcción del ferrocarril que poco tenían que ver. El Estado creó una comisión para determinar las repercusiones que había tenido estas políticas de libre comercio con el exterior sin pagar ningún tipo de tasa aduanera²⁰. La conclusión a la que se llegó es que se hizo una práctica abusiva de esta prerrogativa legal, llegando al país, libre de impuestos, mercancías de todo tipo que iban desde lápices, papel o tinta hasta champán de Francia. Este hecho lo que hace es dificultar la determinación del material ferroviario importado ya que dentro de ese montante de dinero también se encuentran artículos de diferente naturaleza.

Para evitar estos abusos se vuelve a reformar la ley, buscando un nuevo sistema que mantenga el valor de las tasas, que las compañías no pagan, pero que evite a su vez la entrada de nuevos materiales en el país libres de impuestos. En este nuevo modelo la franquicia, que disfrutaban las empresas, sería sustituida por una subvención equivalente y en proporción con el proyecto en cuestión. Este cambio en la política estatal fue progresivo, comenzando en 1860 con objeto de declarar a los ferrocarriles carboneros de servicio general y, posteriormente, en 1864, con la ley de presupuestos, el

¹⁹ *Ibid.* p. 369-370.

²⁰ *Ibid.* p. 370.

Gobierno ya expone su intención de retirar el privilegio, no solo a las concesiones futuras sino que también a las pasadas²¹. Lamentablemente dicha ley no pudo ser aprobada pero ya sentó un precedente que será retomado tras la Revolución de la Gloriosa. En 1870, con la ley del 2 de junio, ya se empezaba con una política revisionista que, en principio, iría a determinar que líneas seguían ostentando la franquicia y cuáles de ellas habían excedido el plazo de 10 años establecido por la Ley General de 1855. Esto provocó una gran resistencia por parte de las compañías, ya que las líneas se inauguraron por plazos en distintas fechas, y para salir del paso el Gobierno estableció una fórmula matemática, basada en una media aritmética, para determinar que empresas dejaban de disfrutar de dicho privilegio²². Posteriormente esta línea revisionista se irá acentuando pero queda fuera de los años de análisis de este estudio.

3.2 La cuestión de las Sociedades Anónimas

Además de las ventajas fiscales y el derecho de vecindad, con su posibilidad de expropiación de bienes de propios, hay que sumarle la legislación del Estado sobre las Sociedades Anónimas, de vital importancia para el desarrollo del capitalismo en los países que habían o que estaban experimentando un auge económico debido a la revolución industrial que estaban llevando a cabo.

En España, la primera legislación sobre este tipo de sociedades la encontramos con el Código de Comercio de 1829, basado en la legislación napoleónica²³. En este documento se sustituyen las tradicionales compañías por sociedades anónimas. La principal diferencia radicaba en que, en el caso de las antiguas compañías, estas desaparecían con la muerte de uno de los socios y las posibilidades de recuperación del capital invertido era prácticamente nulo, mientras que las sociedades anónimas no se vinculaban a la suerte del dueño o socios para su supervivencia, y del mismo modo los accionistas podrían disponer del capital invertido, comprendido en “cédulas de crédito reconocido” o acciones. Esto otorgaba una gran movilidad al capital, elemento esencial para el desarrollo económico e industrial del país. Por otro lado permitía que estas

²¹ *Ibid.* p. 370.

²² *Ibid.* p. 371.

²³ *Ibid.* p. 372.

sociedades ampliasen su acción, a otros sectores económicos, al establecer relaciones con otras empresas. A pesar de ello, la gran liberalización de los funcionamientos de una sociedad anónima no iba orientada a la creación de sociedades industriales y, también, a la realización de obras públicas.

En 1848 se aprueba una nueva ley de Sociedades Anónimas que viene a regularizar las actividades de las “sociedades por acciones” con arreglo al pensamiento económico de los moderados²⁴. Esta ley, en términos de liberalismo económico, es extremadamente restrictiva, ya que establece una serie de requisitos y prerrogativas legales, para la constitución de cualquier sociedad o compañía, desmesuradamente rígidos y que difícilmente se podrían cumplir. Estos requisitos eran entre otros, que un tribunal de comercio examinase la escritura fundacional, la emisión de un R.D para su establecimiento y, en el caso de que se tratase de una sociedad para una concesión pública, se debería aprobar una ley en Cortes. Por otro lado las acciones podrían ser intercambiadas pero deberían hacerse ante un tercero, un agente de cambio, y, aparte, se debería inscribir la transacción en un registro especial que tendría cualquier compañía. Por otro lado, la ley establecía un régimen de proporcionalidad a la hora de repartir los beneficios entre los diferentes asociados, por lo tanto los socios fundadores o el presidente de la sociedad no podría guardarse para sí ningún tipo de privilegio o incentivo extra, de esta manera se eliminaba la libertad, que se establecía en el Código de Comercio, a la hora de repartirse los dividendos.

Esto sería modificado con la Ley General de Ferrocarriles de 1855, aunque los cambios solo afectarían a las compañías del sector. Este hecho vendría determinado por el interés del Estado de que ninguna de las empresas concesionarias tuviera problemas a la hora de ejecutar las obras, visto lo que pasó con las concesiones provisionales. En esta línea se estableció que el capital total de las compañías se correspondería con el valor, en conjunto, del importe de los trabajos y materiales empleados. Por ello, los requisitos a la hora de reunir capital eran mucho más elevados que para el resto de las sociedades, en las ferroviarias se exigía que los accionistas subscribiesen el 75% del nominal mientras que para el resto era el 50 %²⁵. El capital requerido para entrar en el proceso de subasta pública para obtener la concesión era del 10%, y los primeros subscriptores quedarían sujetos a la compañía hasta la ejecución del 50 % del capital

²⁴ *Ibid.* p. 373.

²⁵ *Ibid.* p. 373.

social. En cuanto a la composición del capital se establece que un 33% del total se obtuviese, por medio de un nuevo tipo de aportación, a través de obligaciones hipotecarias que en este momento eran inviables ya que afectaban al capital social²⁶ y la hipoteca que lo gravaba²⁷. A pesar de ello, estas obligaciones consistían en la adquisición por parte de los inversores de un “título de deuda” emitido por la sociedad a un determinado interés. La aparición de esta forma de financiación coincide con un incremento del dinero invertido en bonos de deuda con tipos de interés fijo. La realidad es que el capital siempre va donde más rendimientos obtiene y los ferrocarriles, gracias al Estado, dieron grandes posibilidades de ganar mucho dinero invirtiendo en ellos. Esto, a su vez, generó que se crease una burbuja especulativa entorno a los caminos de hierro, un hecho que los sucesivos gobiernos intentaron evitar pero, en su empecinamiento por desarrollar rápidamente la red ferroviaria, la incentivaron.

La entrada de los progresistas en el poder supuso, al mismo tiempo, la introducción del sistema capitalista en el país, según Artola. Entre sus medidas encontramos la autorización de la creación de bancos de emisión y sociedades de crédito. También, con la ley del 11 de julio de 1856, consiguieron dar una gran fluidez a la emisión de acciones, por parte de las compañías, ya que, con la ley moderada, no tenían carácter de títulos al portador pero, tras dicha ley, podrían serlo al desembolsar el 30% del valor nominal. Pero lo más importante, en lo referente a las sociedades anónimas, es la derogación de la participación proporcional en los beneficios de la compañía, permitiendo que los presidentes o algunos socios obtuviesen un porcentaje mayor de las ganancias²⁸. Los efectos de estas medidas no se hicieron esperar y en menos de dos meses se conformó la compañía de la MZA y dos años más tarde la del Norte, entre otras.

Uno de los aspectos que más preocupó a las autoridades fue la solvencia de las compañías concesionarias. Según la ley, el capital social de una sociedad debía equivaler al valor total de la línea de tren que le habían encargado construir pero la realidad fue muy distinta. Los cálculos de la administración sobre el capital necesario para la realización de las líneas, por regla general, se quedaba corto, algo bastante común en otros países, como es el caso de Gran Bretaña, pero la diferencia radicaba en

²⁶ El capital social de una sociedad es el conjunto de bienes, con un valor nominal determinado, que aportan los socios de dicha sociedad o compañía.

²⁷ *Ibid.* p. 374.

²⁸ *Ibid.* p. 374.

que en España estos desfases fueron más acuciados. A esto hay que sumarle que las directivas de las compañías se mostraban reacias a ampliar el capital social a no ser que tuviesen pensado hacerse con otra línea, por ello, el Estado tomó las mediadas pertinentes que permitieron, a las compañías, ampliar su capital. La ley de julio de 1856 permitió a las sociedades ferroviarias emitir obligaciones de valor fijo a un determinado interés y amortización, a su vez, aumentó el porcentaje del capital que se podría obtener por estas vías, del 33% al 50%²⁹. Conforme la construcción avanzaba en intensidad también lo hacia la necesidad de fondos y materiales para su realización, por esta razón en julio de 1860, el Gobierno aprobó una ley que igualaba el capital obtenido mediante obligaciones al capital social de las compañías. Esta práctica permitió movilizar un gran volumen de capital que, a falta de estudios más concretos, se estima que pudieron superar en 5 o 6 veces el capital social de las compañías tras la liberalización de este tipo de obligaciones que, anteriormente, requerían de una ley que permitiese su emisión.

3.3 El establecimiento de los monopolios

Otro aspecto de la política estatal es el establecimiento de estímulos a la absorción y fusión de las líneas³⁰. Con esta medida, lo que buscaba el gobierno era mejorar el servicio y la explotación de la red ferroviaria en consonancia con la búsqueda de una economía de escala. Este incentivo estatal promovía la creación de monopolios que no necesariamente tenían que ser malos, Fogel, en su estudio del ferrocarril en EEUU, analizó los diferentes privilegios tarifarios que se otorgaron a determinadas compañías, como la *Standard Oil*, y concluyó que si los costes de mantenimiento eran menores no tendría que tomarse un régimen monopolístico como algo malo³¹, pues bien, algo parecido es lo que debieron pensar los distintos gobiernos españoles. La primera fusión que se autorizó fue la creación de la MZA en 1856 y, posteriormente, la constitución de la Compañía del Norte, ambas sociedades fundadas con capital extranjero. La expansión de estas sociedades, mediante la adquisición de las líneas con mayores problemas

²⁹ *Ibid.* p. 375.

³⁰ *Ibid.* p. 376.

³¹ FOGEL, Robert William, *Los ferrocarriles y el crecimiento económico en Estados Unidos: Ensayos de historia econométrica*, Madrid, Tecnos, 1972 pp. 17-24.

económicos, se vio limitada a la creación de una normativa que permitiese la absorción de estas sociedades sin tener que reunir el capital necesario para su adquisición. La ley de 1960 permitía el pago necesario para la absorción en obligaciones pero en la propia ley se establecía un límite de emisión de estas obligaciones. Esto impidió que la expansión de compañías como la MZA o la del Norte no fuesen tan acusadas, hay que esperar hasta 1869 y 1874, sobretodo, para apreciar un rápido crecimiento de la presencia de las compañías mejor dotadas de capital debido a la eliminación de la restricciones sobre la emisión de obligaciones para comprar una compañía.

4. ¿EL AUGE INDUSTRIAL?

En la historiografía nos encontramos con muchos modelos de desarrollo industrial y económico en un país, pero en este apartado voy a presentar la cuestión desde los planteamientos de Rostow, un reputado historiador económico. Rostow dictamina que la clave de los procesos de industrialización, de los diferentes estados, se encuentra en la cuestión del ferrocarril, siendo este el motor esencial para lo que él denomina como la fase de “despegue” de la economía e industria. Algunos historiadores y economistas han refutado esta tesis, como es el caso de Robert William Fogel, un historiador económico en cuya obra, *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de Estados Unidos*, esencial para entender estos procesos, dictamina que el ferrocarril no afectó al aumento de la producción industrial sino que su éxito consistió en el ahorro social de las compañías, quienes encontraron en el “caballo de hierro” un medio de transporte muy rentable. Fogel concluye que el desarrollo industrial en EEUU fue continuado desde 1808, y especialmente en la década de 1820, donde ya se atisbaba un cambio de la estructura económica del país, hasta el final del siglo XIX, por tanto el desarrollo económico había venido sin el ferrocarril³².

En el caso de España también se ha querido enfatizar, por parte de algunos historiadores, el milagro que supuso para la economía nacional el ferrocarril. La realidad es que muchos de los análisis, que estudian el periodo de crecimiento acelerado de los caminos de hierro, caen en el error de basarse en las manifestaciones, de todo tipo, pero especialmente periodísticas que exaltaban las maravillas de este medio de transporte. En este aspecto, Gabriel Trotellas ha analizado este problema desde diferentes puntos de vista y ha llegado a concluir, no de manera categórica, que el ferrocarril supuso un freno para el desarrollo industrial por diferentes motivos. Para establecer esta tesis se ha basado en dos fuentes, el Anuario Estadístico de España y el Archivo de la Corona de Aragón en Barcelona³³. La primera de las fuentes porque es donde quedaba registradas las nuevas sociedades de acciones, a partir de la Ley de Sociedades Anónimas de 1848, tras ser aprobadas por las Cortes mientras que la segunda fuente otorga al historiador el número total de compañías industriales que

³² FOGEL, Robert William, *Los ferrocarriles y el crecimiento económico en Estados Unidos: Ensayos de historia económica*, Madrid, Tecnos, 1972. CAPITULO IV: El ferrocarril y la tesis del “despegue” pp. 115-145.

³³ TORTELLA CASARES, Gabriel, *Los orígenes del capitalismo en España : banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1995. P. 205.

existían tanto sociedades de acciones, colectivas y comanditarias simples, esto es así porque en el Archivo de la Corona de Aragón es de procesos notariales y, según la legislación española, para constituir una compañía hacía falta una escritura ante notario. Eso sí, esta segunda fuente solo vale para el caso catalán.

En consonancia con lo dicho anteriormente, los datos aportados por Gabriel Tortella pueden resultar bastante esclarecedores. En primer lugar hay que echar una mirada a las sociedades por acciones que se fundaron tras la, ya enunciada, ley de 1848. En lo que respecta a los 10 años, en los que se centra este estudio de 1855 a 1865, he trazado una media aritmética de las sociedades de nuevo cuño y el capital con el que se crearon (capital de aportación directa sin contar los préstamos), el resultado es de 2,4 sociedades industriales nuevas y con un desembolso de 5,37 millones de pesetas³⁴. Si prestamos atención a los datos por año se puede apreciar como el número de compañías va decayendo a partir de 1858, llegando a períodos como el de 1861 y 1864 en los que no se fundaron ninguna sociedad industrial nueva. Esta dinámica descendente coincide con el auge del ferrocarril y la expansión bancaria en el territorio nacional, un punto que se analizará posteriormente, pero, por ahora, solo dejare constancia de que esto se debió a que las leyes de 1855 y 1856, que promocionaron la inversión en el ferrocarril antes que en la industria³⁵. Otra de las causas que se han apuntado es la crisis de 1862-65, como consecuencia de la Guerra de Secesión de Estados Unidos, que provocó un “hambre de algodón” lo que llevó a muchas manufacturas a la quiebra y el descenso de la inversión, aun con todo Tortella considera que estos datos hay que relativizarlos, ya que muchas manufacturas viraron a la industria lanera y que, ya antes de 1859, había comenzado un proceso de desinversión.

4.1 La inversión industrial

En lo que respecta al capital invertido en el sector industrial resultaría muy ilustrativo compararlo con el dinero que se destinó a la construcción del “caballo de hierro”. Tortellal ha contabilizado que para 1864 el dinero total invertido en el ferrocarril ascendía a 1553,2 millones de pesetas mientras que en la industria era de 100

³⁴ *Ibid.* p. 206. Cuadro VI-3.

³⁵ *Ibid.* p. 207-208.

millones, eso sin contar con los préstamos a largo plazo, con lo cual, el montante final era de 235,2 millones de pesetas. Si se traza la proporción entre ambas cifras sale un coeficiente de 6,6 a favor del ferrocarril, lo cual resulta bastante desproporcionado³⁶. Esta situación vino propiciada por la leyes de 1848 y 1855, ya que la legislación ponía muchas trabas a la creación de sociedades por acciones, exceptuando a aquellas que estuviesen destinadas a la promoción de los caminos de hierro, y no fue hasta el periodo que se abrió con la Revolución de 1868, también llamada la Gloriosa, hasta 1874, cuando la ley de sociedades, aprobada dos décadas antes, fue derogada liberalizando, así, el sector industrial. Para dejar claro el raquitismo industrial, en cuestión de financiación, voy a comparar el escenario español con el británico. El dinero invertido en ferrocarriles en Gran Bretaña hasta 1865 fue de 429,9 millones de libras³⁷, mientras que lo que destinó el país británico a la industria fue de 640 millones de libras, lo que hace que el coeficiente sea de 0,7³⁸. Esto nos indica que en el caso inglés se siguió potenciando la inversión industrial, antes que la ferroviaria, también hay que apuntar que la Revolución Industrial inglesa se dio en el siglo XVIII con lo que el ferrocarril no trajo consigo el desarrollo económico, por lo tanto el modelo de Rostow no se cumple en este caso, sino que articuló de forma más eficiente el mercado interno, que ya estaba bien integrado puesto que Gran Bretaña había puesto en marcha un gran programa de carreteras y canales en el setecientos, es ahí donde reside la importancia del ferrocarril. Por último, en lo que respecta a la inversión, Tortella también pone énfasis al dinero que, el Banco de Barcelona, prestó a las sociedades por acciones siendo el resultado, en términos proporcionales, de 3,5 veces más dinero invertido en las compañías ferroviarias que en las industriales.

4.2 La industria textil y siderúrgica

Antes de tratar la situación industrial de España me gustaría explicar la estructura industrial del país, que se encontraba muy mal repartida. En líneas generales hay que hablar de dos grandes centros industriales, Madrid y Barcelona poniendo especial énfasis en esta última ciudad. Si nos trasladamos a los datos nos encontramos que las

³⁶ *Ibid.* pp 177-179.

³⁷ En ese momento una libra equivalía a 25 pesetas.

³⁸ *Ibid.* p. 178.

tres quintas partes de las sociedades españolas, hasta 1866, se encontraban en la ciudad condal y la misma proporción lo encontramos en el total de los capitales invertidos. En cuanto a Madrid, el dinero invertido representaba un quinto del total y en lo referente a las empresas, un tercio³⁹. El 20% y 10% restante en sociedades y capital, respectivamente, se encontraban repartidos por el resto del país. La causa de semejante concentración de capitales y de empresas se debió, en mayor medida, a las posibilidades que ofrecía a las compañías el estar cerca de las grandes Bolsas del país, centros bursátiles donde las oportunidades de beneficio y de financiación eran mayores. Hay que decir que la industria de la siderurgia y de la minería no se encuentra representada en esta repartición ya que no hay muchos datos para la década de 1855 a 1865, y porque en el caso de la minería hay que esperar hasta 1875 para que se perciba un interés por la explotación del subsuelo nacional⁴⁰.

Un punto importante a tratar son las industrias más importantes del país en aquellos años, el textil y la siderurgia. La manufactura más importante, en el periodo que estamos tratando, es la del textil. Como este estudio se centra en el ferrocarril no me extenderé mucho al hablar de esta industria. La producción algodonera, entre 1855 y 1865, en líneas generales va en declive. Si analizamos más detenidamente los datos nos encontramos que hasta 1859 la producción sube notoriamente desde las 20600 toneladas hasta las 25000, pero a partir de 1860 decae severamente pasando a 15800 toneladas en 1865. Esto se debe a la crisis de 1862-65 que ya he explicado anteriormente, pero sería una equivocación considerar esta causa como la única⁴¹. La industria textil se concentraba casi exclusivamente en Cataluña, salvo por un pequeño polo en Málaga, pero el mercado interior de dicha industria quedaba bastante restringida debido a la escasa renta y al poco crecimiento de la población que impidió un aumento de la demanda. Por otro lado los precios de los textiles catalanes, a pesar de experimentar una reducción del 50% con respecto a la década de 1840, todavía se encontraban a un valor muy superior en comparación con los textiles ingleses, lo que le restó una vía de promoción, ya que ante la poca demanda interna, lo lógico hubiese sido que la industria hubiese virado hacia la exportación. A pesar de todo, en el estudio de Gabriel Tortella, se puede apreciar que entre los años 1850 y 1875 la industria textil

³⁹ *Ibid.* p. 217.

⁴⁰ *Ibid.* p. 218.

⁴¹ *Ibid.* p. 202 Cuadro VI-1.

experimentó un crecimiento del 3,9 % de media, mientras que las importaciones de algodón lo hicieron en un 3,5%⁴².

Por otro lado, la industria siderúrgica, en teoría, debería haber tenido un mayor crecimiento durante los años de la construcción del ferrocarril, durante la década que es objeto de estudio, pero los datos nos muestran una realidad bien distinta. En líneas generales, y antes de entrar en materia, se puede afirmar que la producción metalúrgica, durante este periodo, se encuentra estancada⁴³.

En cuanto a la distribución de las manufacturas del metal cabe destacar la gran concentración que hay, destacando tres polos industriales; Asturias, País Vasco y Andalucía, a grandes rasgos. En total, a finales de 1865, hay 35 altos hornos repartidos por 18 fábricas y que pertenecían a 15 empresas. Las más importantes eran, las dos fábricas de la familia Heredia, quienes finalmente derivarían sus esfuerzos al ferrocarril, la Poletna Leonesa en León, la Pedro duro y Compañía, la Compañía Hullera y Metalurgia en Asturias, y finalmente las compañías colectivas vascas Ybarra y Santa Ana, ambas en Vizcaya. Estas siete compañías concentraban un total de 9 fábricas, los 8 altos hornos de coque existentes en España y 14 de los 27 hornos de carbón vegetal⁴⁴. En total, la cantidad de hierro producido para 1864 era de 50000 toneladas, que si los comparamos con la cantidad producida por Gran Bretaña y Francia, 4,5 millones y 1 millón de toneladas respectivamente, nos permite ver el gran atraso de la industria siderúrgica en España. Este hecho se debe en gran medida a la poca inversión que hubo y al gran atraso tecnológico, España poseía uno de los mejores minerales de hierro para el uso de los convertidores de Bessemer, y en territorio nacional no hubo ninguno hasta 1885 cuando la patente data de 1856⁴⁵. Finalmente la siderurgia andaluza se vio muy perjudicada por el mercado de capitales, que se empezaba a conformar, debido a su tendencia a invertir en aquellos lugares que ofrecían un menor coste, estos son las regiones del norte, más cercanas a los yacimientos mineros y a los principales países productores de carbón y hierro, Francia y Gran Bretaña, como hemos visto.

⁴² *Ibid.* p. 204.

⁴³ NADAL, Jordi, *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Crítica/Ariel, 2009, p. 212, Tabla 2.

⁴⁴ TORTELLA CASARES, Gabriel, *Los orígenes del capitalismo en España : banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1995. p. 233.

⁴⁵ *Ibid.* p. 234.

A pesar de ello, el capital extranjero también invirtió en la siderurgia, prueba de ello es la Compañía de Hullera y Metalurgia de Asturias, que se fundó con capital francés, proveniente del banco de los hermanos Pèreire, cuya cantidad ascendía a los 15 millones de pesetas. Finalmente la poca inversión extranjera dejó de aportar capital debido a las grandes trabas que ponía el gobierno a la creación de sociedades industriales, esto además creó una mala prensa en el ámbito internacional calificando a España como un país estéril, en lo que se refiere a la inversión industrial⁴⁶. Los propios empresarios españoles también se quejaron por esta situación, denunciaban que los intereses que pedían las sociedades de préstamo eran excesivamente altos, 16% y 18%, mientras que en otros países los intereses eran del 4% , además también manifestaron su preocupación por el interés de los bancos en actividades bursátiles y no productivas.

En el periodo de estudio de 1855 a 1865, coincidiendo con la construcción acelerada del ferrocarril, la evolución productiva aunque sube desde 1861 a 1863, pasando de 37,8 miles de toneladas 48,1 miles de toneladas, la realidad es que, debido a las fluctuaciones de un año a otro, la producción estaba estancada, con lo cual el ferrocarril no supuso ese gran estímulo que se preveía por razones ya expuestas. Aún con todo en el periodo que va de 1860 a 1880 si que se aprecia un incremento medio de la producción metalúrgica del 6,2%, especialmente a partir de 1874 cuando se estabiliza la situación política en España y la derogación de la Ley de Sociedades Anónimas de 1848.

Para concluir, Tortella asegura que las causas del retraso industrial se pueden reducir a tres. La primera causa fue la escasa facilidad a la creación de sociedades anónimas en cambio, con las leyes de 1855 y 1856, se simplificó y se quitaron barreras a la creación de sociedades ferroviarias de ahí el gran boom por el caballo de hierro. La segunda causa se circunscribe a la escasa publicidad con la que contaron, la mayor parte de los periódicos se concentraron en promocionar las virtudes del ferrocarril y no las de la industria. La protección arancelaria sería la tercera causa, en la teoría económica, uno de los requisitos esenciales para que se dé la industrialización de un país es una política proteccionista que ampare al mercado interno frente a los bienes externos, esto no se dio en España, ya que durante la construcción del ferrocarril se eximió a las compañías del

⁴⁶ *Ibid.* p. 235.

pago de aranceles, con lo cual, no hubo una necesidad apremiante de aumentar la producción nacional para hacer frente a semejante empresa⁴⁷.

⁴⁷ *Ibid.* p. 237.

5. EL CAPITAL EXTRANJERO

El desarrollo del ferrocarril, en España, trajo consigo el desarrollo de la banca y de un mercado de capitales nacional. La base de este fenómeno se encuentra en el Bienio Progresista (1854-56), momento en el que se liberalizó el sistema bancario con las leyes de 1855 y 1856, íntimamente relacionadas con la ley de ferrocarriles, aprobada durante ese periodo.

Antes del Bienio Progresista, el régimen bancario se encontraba regulada por la ley moderada de 1848, la cual establecía que cualquier sociedad bancaria de nuevo cuño debía ser aprobada en Cortes. En ese año nos encontramos con que solo había tres bancos en suelo nacional, el Banco Nuevo de San Fernando de Madrid (tras la fusión de los Bancos de San Fernando e Isabel II en 1847), el Banco de Barcelona y el Banco de Cádiz. Pero tras las leyes de 1855 y 1856 el número se incrementó enormemente, llegando a la cifra de 21 bancos en 1864 y 34 sociedades de crédito para ese mismo año. El capital desembolsado por estas sociedades de crédito asciende a unos 1138,4 millones de pesetas, una cifra excesivamente alta para la época⁴⁸.

Uno de los aspectos más importantes de esta nueva legislación es la autorización, por parte del Estado, a la banca extranjera para que se asiente en el país. Anteriormente ya había habido algunos intentos como es el ejemplo del vizconde de Kernegen, miembro de la Asamblea Francesa, y Millaud, del Banque Immobilière de París, quienes en 1847 intentaron convencer al gobierno asegurando que subscribirían, de manera anual, un millón de reales en deuda pública, pero fracasaron debido a las contrapartidas que exigieron al Estado español⁴⁹. Hubo que esperar hasta el Bienio Progresista para que se asentasen las primeras sociedades de crédito extranjeras, especialmente francesas, y que fueron esenciales para la financiación del ferrocarril.

Las sociedades de crédito extranjeras más importante fueron tres, la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español de los hermanos Pèreire, la Sociedad Española Mercantil de Rothschild y la Compañía General de Crédito de España de Prost-Guilhou, siendo todas ellas francesas. Estas tres sociedades se fundaron con un capital de 456

⁴⁸ NADAL, Jordi, *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Crítica/Ariel, 2009, pp. 42-44.

⁴⁹ *Ibid.* p. 44.

millones de pesetas, 304 millones de los cuales al final se dispusieron el 91,2 % y 399 millones aunque finalmente la cifra fue un tercio de la inicial, respectivamente⁵⁰.

Esta fuente de crédito extranjero se convirtió en hegemónica si la comparamos con las sociedades de crédito españolas y el capital que movilizaron. A partir de 1856 se empezaron a crear una gran cantidad de sociedades bancarias en España, según los datos aportados por Tortella, este hecho ocurre al mismo tiempo que el número de sociedades industriales que se fundan decae. Si contabilizamos el capital total que movilizaron estas sociedades entre 1856 y 1865 nos da el resultado de 106 millones de pesetas, una cifra que ni se acerca al capital con el que se fundó la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español de los hermanos Pèreire. Con todo esto, Jordi Nadal, basándose en los datos de Tortell, llega a afirmar que entre el 85% y el 95% del crédito mobiliario era francés, y por tanto extranjero, a lo que hay que sumar el capital belga e inglés que se asentó en España, por lo tanto el porcentaje del capital foráneo era mayor aún.

El capital extranjero además contó con una íntima relación con el Tesoro y la administración del Estado, como se puede apreciar si analizamos la forma en la que se aprobaron las leyes que permitieron la entrada del capital extranjero. Para ello, voy a seguir con el ejemplo de las tres sociedades francesas, nombradas anteriormente. Las tres sociedades aportaron las tres cuartas partes de un crédito, a la Tesorería Española, que ascendía a 200 millones de pesetas. Anteriormente Pèreire aportó 20 millones a las arcas estatales y el proyecto de ley, que autorizó la creación de su sociedad bancaria, fue presentado por el propio ministro de Hacienda Bruil. Prost fue nombrado caballero de la R.O de Isabel la Católica pero se corrió el rumor que previamente había aportado 20 millones de pesetas a las arcas públicas, rumor que era cierto, pero cuya cantidad ascendía a los 40 millones de pesetas⁵¹.

Las sociedades de crédito y bancos de negocios hubiesen sido un gran incentivo para el desarrollo industrial pero, en vez de dirigir sus esfuerzos al sector manufacturero, se dedicaron a invertir en los ferrocarriles⁵². Para ello solo hay que analizar las inversiones que realizaron. En primer lugar, el banco de los hermanos Pèreire, invirtió su dinero en la Compañía del Norte, siendo la sociedad de préstamos, de las tres analizadas, la que más esperanzas tuvo. La Sociedad General de Crédito

⁵⁰ *Ibid.* pp. 44-45.

⁵¹ *Ibid.* pp. 44-45.

⁵² *Ibid.* pp. 48-49, Tabla 2.

Español justificó su inversión en el norte del país por su cercanía a los yacimientos carboníferos y metalúrgicos más importantes en suelo nacional, lo cual les daba acceso a ellos y, de este modo, podían controlarlos. Como vemos esta sociedad tuvo en mente una inversión industrial en el área de la metalurgia y la minería, algo que nos es de extrañar si tenemos en cuenta quien acordó los Estatutos de la Compañía del Norte con el Gobierno, el barón d'Eichtal, quien era el presidente de la Compañía Hullera y Metalúrgica de Asturias, finalmente desistieron de invertir en el sector minero. La segunda sociedad, el banco de Prost-Gilhou, fue la más efímera. Dedicándose casi exclusivamente a la inversión ferroviaria, de hecho fue la promotora de la compañía Sevilla-Jerez-Cádiz, y también se dedicó a promocionar la minería con la creación de la Compañía General de Minas. El tercero y último, el banco de los Rothschild, financió la compañía MZA pero pronto se desilusionó y dejó de invertir en los caminos de hierro, de hecho vendió la Compañía de la MZA en 1860, y se dedicó a actividades de índole bursátil⁵³.

Este ha llevado a algunos historiadores, como Gabriel Tortella, a afirmar que el ferrocarril esquilmó las fuentes de financiación de la industria, aun con todo el debate está abierto ya que esta tesis no es defendida de manera unánime, Jordi Nadal ha llegado a exponer que, durante la década de 1840 hasta 1855, lo que ocurrió es que se plantearon dos modelos de ferrocarril, el modelo de construcción rápida es el que terminó ganando pero con el tiempo resultó contraproducente, debido a la carencia de un mercado de capitales totalmente asentado y un país subdesarrollado con una escasa movilización de capitales. A pesar de las consecuencias negativas, en cuanto a desarrollo económico se refiere, estos años permitieron la creación de un sistema bancario, esencial para la financiación de cualquier tipo de actividad económica y el avance del capitalismo en España.

⁵³ *Ibid.* p. 61.

6. EL FRACASO

A lo largo del tiempo se han ido exponiendo diferentes razones para explicar el fracaso del ferrocarril en España durante el siglo XIX. Estas causas, por enumerarlas, son; la parsimonia del gobierno, el escaso capital existente en el país, la ausencia de los medios técnicos para hacerlo, el atraso económico de España, los orografía nacional y la inestabilidad política con varias guerras civiles y gobiernos débiles y cortos. Aunque, todos estos factores contribuyeron, hay algunos que no supusieron un gran freno como es el caso de la geografía del país, pero sí que la encareció, por ejemplo.

Mi explicación se centrara en la explicación que da Gabriel Tortella sobre este asunto y que resulta bastante esclarecedora. En líneas generales, Tortella, achaca el fracaso económico de los Caminos del Hierro a dos motivos que se encuentran relacionados, la acción gubernamental y el escaso desarrollo del país. Las demás causas dejan de tener el suficiente peso argumental como para ser tenidas en cuenta, por diferentes razones.

En primer lugar, el atraso técnico, aunque patente, no es determinante, ya que en España había grandes ingenieros de caminos y, por si fuera poco, las compañías contrataron a ingenieros extranjeros para la realización de las líneas, a lo que hay que sumar la exenciones arancelarias que permitieron la entrada masiva de material técnico de fuera del país, por lo tanto el atraso tecnológico del país fue salvado.

Los capitales, aunque limitados, no escaseaban ya que el ahorro del país no estaba movilizado. Las medidas tomadas por los sucesivos gobiernos, como ya hemos explicado, consiguieron dirigir el ahorro de la nación a la construcción de la red ferroviaria, y, por si fuera poco, las compañías encontraron en las sociedades de crédito extranjeras, especialmente francesas, que se asentaron en el país, una poderosa fuente de financiación, a lo que hay que sumar las subvenciones estatales.

La inestabilidad política si que supuso un freno en lo referente a la legislación, como ya hemos visto, pero, cuando en 1855 y 1856 se terminó de asentar la base legal sobre la que se construiría el ferrocarril, su desarrollo fue continuado hasta la crisis de 1866.

Por todo ello, las razones más plausibles, son las ya mencionadas, atraso económico y acción gubernamental. El razonamiento, que expone Tortella, se basa en el principio de “responsividad”⁵⁴, este término hace referencia a una correlación proporcional entre número de pasajeros y de kilómetros de vía. Siguiendo este enunciado se puede llegar a la conclusión de que cuantos más kilómetros de vía se abriese mayor sería el número de pasajeros que tendrían las compañías, pero esto no fue así. En consonancia con lo expuesto se acuñan dos nuevos términos, demanda “irresponsiva” y “responsiva”, la primera se daba cuando la demanda estaba por debajo de la oferta y, la segunda, es lo mismo pero del signo contrario. El caso español sería un ejemplo de demanda “irresponsiva”, un hecho que se puede apreciar al observar los ingresos de las compañías por kilómetro de vía ya que estos bajaron sustancialmente, cuando la primera fase de construcción acelerada tocó a su fin.

Esta baja “responsividad” de la demanda se puede explicar a través de varios cauces. El primero de ellos lo encontramos en las políticas tarifarias de las compañías, la ley estableció un límite máximo pero las compañías, lejos de bajar los precios para atraer a un mayor público, los mantuvieron siempre en el máximo legal. Esto se debe a que las compañías contaban con una “demanda inelástica”, o dicho de otra forma, la explotación de las líneas se hacían bajo un régimen de monopolio, por lo que todos aquellos que necesitasen utilizar el tren estaban obligados a utilizar sus servicios. Las sociedades ferroviarias tenían en exclusividad la explotación de la vía, por lo tanto, al no tener competencia alguna, no estaban obligados a rebajar las tarifas⁵⁵.

La segunda explicación es el bajo desarrollo industrial del país. La escasez de una industria fuerte hizo que el ferrocarril careciese de uno de sus clientes potenciales más importantes. En países como Gran Bretaña o Francia el capital destinado a los ferrocarriles no representó ni el 70 % del dinero invertido en la industria, en cambio, el caso español, muy parecido al italiano, la proporción fue enormemente desbalanceada a favor del ferrocarril, siendo el capital desembolsado en los caminos del hierro siete veces el invertido en la industria, este dato no es absoluto, sino que se basa en una estimación. Teniendo en cuenta esto se puede ver como el ferrocarril absorbió los recursos que debían haber ido a la industria. Esto no hizo más que empeorar la situación

⁵⁴ TORTELLA CASARES, Gabriel, *Los orígenes del capitalismo en España : banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1995, pp. 189-190.

⁵⁵ *Ibid.* p. 191.

a largo plazo, ya que con la crisis de 1866, el escaso sector secundario del país no pudo actuar de amortiguador. Este atraso económico mutiló los posibles beneficios que podría haber tenido el ferrocarril.

Uno de los argumentos que también se habían dado para esta situación recaía sobre la baja densidad de población de España, pero este hecho no fue de gran trascendencia. Tortella considera que esta situación, si la sumamos al hecho de que el kilometraje per cápita era bastante bajo en comparación con Gran Bretaña y Francia, hubiese hecho aumentar los ingresos de las compañías, pero no fue así. Esto se debe a que el escaso desarrollo del país había hecho imposible la división del trabajo junto con una agricultura especializada, que hubiese provocado una emigración interna de la población, y la aparición de un potente comercio interior. Otro factor importante es la escasa renta nacional, que era una de las más bajas de Europa, y si lo unimos con todo lo anterior nos puede ayudar a entender porque los ingresos de las compañías se redujeron notoriamente tras 1866⁵⁶.

Otro factor que puede resultar bastante esclarecedor es la escasa división de trabajo y la poca tradición comercial, como ya he expuesto anteriormente. Con esta afirmación quiero enfatizar el atraso económico del país. La realidad de España, en aquella época, era que los sectores productivos se encontraban subdesarrollados, a pesar que en la década de 1850 la agricultura había experimentado un repunte, como consecuencia de la Guerra de Crimea, la cual permitió que el cereal español se cotizase en el extranjero, esto hizo que el campo empezase a necesitar de capital para incrementar su producción pero esta progresión se vio truncada por la inexistencia de un mercado de capitales. Con todo ello, el campesino todavía vivía de la agricultura de subsistencia y por tanto no se profundizó en la especialización del campo que hubiera llevado una división del trabajo. Además el comercio interno, debido en parte a la situación del campo, no estaba totalmente desarrollado e integrado. La escasa industria, que se encontraba muy focalizada en Cataluña y Madrid, hacía que la demanda de mercancías no fuese tan apremiante. Por último, el escaso desarrollo de carreteras y canales que impidieron una mayor integración territorial y, en parte, causa de ese escaso desarrollo del mercado interno.

⁵⁶ *Ibid.* p. 194-195.

La cuestión poblacional y la orografía del país, según Tortelllas, son cuestiones secundarias. La geografía, a pesar de ser un gran obstáculo, no supuso un gran contratiempo ya que los accidentes geográficos fácilmente se pudieron salvar con los adelantos tecnológicos de la época, eso sí, la orografía española supuso encarecer la construcción de las líneas. La distribución de la población, para Tortelllas, carece de peso, pero en mi opinión el gran arraigo de la población al campo y su concentración, en Barcelona y Madrid principalmente, hizo que el ferrocarril no contase con un amplio público, a todo esto hay que sumarle la escasa renta nacional y unas compañías que, como hemos visto, mantenían las tarifas en el máximo legal.

La situación de los ferrocarriles, en el último cuarto de siglo, fue bastante mejor. Aunque me vaya del periodo de estudio me gustaría realizar algunas consideraciones al respecto, para ello me he basado en el estudio de Antonio Gómez de Mendoza. La tesis de Gómez de Mendoza es que el ferrocarril supuso un gran ahorro social⁵⁷ para la economía española. La cantidad que establece para los años 1878 y 1912, al comparar lo que hubiese supuesto transportar una mercancía por carretera con el transporte por ferrocarril, es de 516,4 millones y 2.223,6 millones de pesetas respectivamente, expresado de esta forma no nos dice nada pero, si se compara con la Renta Nacional, si que podemos hacernos una idea de la importancia que tuvo, el porcentaje que representa sobre la Renta, para cada año, es de un 11,8% y entre un 18,5% y un 23% respectivamente⁵⁸. Esto nos quiere decir que si que sirvió como instrumento del desarrollo económico pero entre 1878 y 1912, momento en el que el país empieza a despegar, en términos económicos, pero, como se ha podido ver en el tercer capítulo de este estudio, durante 1855 y 1865, no se produjo un gran aumento de la producción industrial.

En general, y a modo de conclusión, la escasa industria, concentrada en los principales núcleos de población y como consecuencia de una legislación errónea e ineficaz, unida a una agricultura en vías de desarrollo y un país con un escaso comercio interno provocó que, tras el fin de la primera fase de construcción en 1865, los ferrocarriles entraran en quiebra.

⁵⁷ El ahorro social es la diferencia en el coste de trasportar un determinado volumen de mercancías entre un medio de transporte y otro más barato.

⁵⁸ HERRANZ LONCÁN, A. (2003), “¿Fracasó el sistema ferroviario en España?: Reflexiones entorno a la paradoja del ferrocarril español” en *Revista de historia industrial*, nº 23, p. 39-64.

7. CONCLUSIONES

En este estudio se ha podido entrever una serie de conclusiones que quedan bastante claras.

La primera de ellas es que la inestabilidad política influyó negativamente en el desarrollo del ferrocarril, aunque solo al principio. También cabe destacar la gran animadversión de las instituciones públicas hacia el camino del hierro hasta la década de 1840, esto no es algo exclusivo de España, en EEUU, en la década de 1830, encontramos una casta política totalmente en contra del ferrocarril. Lo que sí se puede reprochar a las élites del país, una vez concienciadas sobre la necesidad de dotar a la nación de una red ferroviaria, es la creación de una ley que, en su intención de impulsar rápidamente al ferrocarril, dejó desvalida a la industria en lo que a fuentes de inversión se refiere.

La segunda conclusión a la que he llegado es que, el ferrocarril, no supuso un estímulo para la industria. Parte de la situación ya lo he expuesto en el punto anterior pero, tras el fin de la primera fase de construcción de la red de trenes, no se dio un gran incremento de la producción industrial hasta la llegada de la Restauración debido, en parte, a una mayor estabilidad y a una recuperación de la económica nacional tras la crisis de 1866. Por lo tanto los planteamientos de Rostow no se cumplen en el caso español.

En relación, con lo explicado en el segundo y el primer punto, hay que añadir que el sistema de subvenciones y de ayudas estatales, aunque necesarias, fueron contraproducentes para el desarrollo del país a largo plazo, ya que derivaron una gran cantidad de dinero público al ferrocarril que resultó ser papel mojado al otorgar, a las compañías, un privilegio que les eximía del pago de las tasas aduaneras. Este hecho impidió que se generase un interés real por incrementar la producción industrial, especialmente la siderurgia.

El tercer punto, a resaltar, es la creación de un mercado de capitales nacional con un incremento del número de bancos y sociedades de crédito. Muchas de estas sociedades se encargaron de financiar a las compañías ferroviarias y al terminar la primera fase de construcción, con la crisis de 1866, una parte importante quebró. A

pesar de ello se consiguió uniformar, en parte, el mercado de capitales, ya que antes de 1855 solo había tres bancos, concentrados en tres ciudades Madrid, Barcelona y Cádiz. Curiosamente coincidía con los principales puntos comerciales y productivos del país.

El ferrocarril, en España, se puede decir que fue un fracaso, al menos al principio, porque no cumplió con las expectativas que se tenían en él. Esto fue así porque el caballo de hierro careció de su principal cliente, que era la industria y el transporte de mercancías, unido a una sociedad rural y con un poder adquisitivo bajo, que no podía y no tenía una necesidad acuciante por el ferrocarril. La red ferroviaria planteada y construida durante la década, que va de 1855 a 1865, fracasó, pero no fue hasta el último cuarto cuando el ferrocarril empezó a tener beneficios y a servir de vehículo del crecimiento económico. España, a finales del siglo XIX, es cuando empieza a desarrollarse, especialmente tras el Desastre del 98. Para terminar me gustaría citar a un redactor del periódico *El Economista* que escribió en 1856; “con el capital que se dedica a la adquisición de facilidad de transporte se pueden adquirir otros objetos, y hacer un ferrocarril cuando hay poco que llevar en él es obrar como el médico, que sin tener visitas, se compra un carruaje⁵⁹. ”

⁵⁹ NADAL, Jordi, *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Crítica/Ariel, 2009, p. 59.

8. BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía General

- ALLEN, Robert C., *Historia económica mundial: una breve introducción*, Madrid, Alianza Editorial, 2011
- TAFUNELL, Xavier, CARRERAS, Albert, *Historia Económica de la España Contemporánea (1789-2009)*, Barcelona, Crítica, 2010.
- TORTELLA, Gabriel, NÚÑEZ, Clara Eugenia, *El desarrollo de la España Contemporánea: Historia Económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza Editorial, 2011, 3^aEdicion.

Bibliografía específica

- ARTOLA, Miguel, *Los ferrocarriles en España 1844-1943; Vol. I, El Estado y los ferrocarriles*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978
- FOGEL, Robert William, *Los ferrocarriles y el crecimiento económico en Estados Unidos: Ensayos de historia econométrica*, Madrid, Tecnos, 1972
- HERRANZ LONCÁN, A. (2003), “¿Fracasó el sistema ferroviario en España?: Reflexiones entorno a la paradoja del ferrocarril español” en *Revista de historia industrial*, nº 23, p. 39-64.
- NADAL, Jordi, *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Crítica/Ariel, 2009
- TORTELLA CASARES, Gabriel, *Los orígenes del capitalismo en España : banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1995
- WAIS, Francisco, *Historia de los ferrocarriles de españoles*. Madrid, Nacional, 1974, 2^aedición.