

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XVIII



C. S. I. C.
1981
MADRID

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo XVIII



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1981

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
ESTUDIOS	
Las cacerías en la provincia de Madrid en el siglo xiv según el «Libro de la Montería» de Alfonso XI, por <i>Gregorio de Andrés</i>	9
Judeoconversos de Torrelaguna (Madrid) a fines del siglo xv, por <i>Enrique Cantera Montenegro</i>	23
El Monasterio de San Juan de la Penitencia, de Alcalá de Henares, fundación del Cardenal Cisneros, por <i>Carmen Román Pastor</i>	41
Juan y Valentín de Ballesteros, maestros de obras de cantería de la villa de Alcalá, por <i>Miguel Angel Castillo Oreja</i>	69
Juan Correa de Vivar y los retablos del Convento de Clarisas de Griñón (Madrid), por <i>I. Mateo Gómez y M. Díaz Padrón</i>	91
Oficios burocráticos en las obras reales madrileñas (1540-1563), por <i>Luis Cervera Vera</i>	99
Noticias sobre la misteriosa desaparición de la muralla madrileña durante el siglo xvii, por <i>Manuel Montero Vallejo</i>	119
Orígenes históricos del marquesado de Leganés y su primer titular: Don Diego Messía de Guzmán, por <i>M.ª Pilar Corella Suárez</i>	131
Toros en la provincia de Madrid, por <i>Francisco López Izquierdo</i>	137
Datos para un estudio de Madrid en la primera mitad del siglo xvii, por <i>M.ª del Carmen González Muñoz</i>	149
Cristóbal de Aguilera y el desaparecido Convento de los Capuchinos de la Paciencia de Cristo, de Madrid, por <i>José Luis Barrio Moya</i>	187
Pintura y mentalidades en Madrid a finales del siglo xviii, por <i>Jesús Bravo Lozano</i>	193
La configuración del eje Prado-Recoletos-Castellana (1630-1975), por <i>Carmen Gavira</i>	221
El palacio como laberinto y las transformaciones de Felipe V en el Alcázar de Madrid, por <i>José Miguel Morán Turina</i>	251
Houasse en la corte de Madrid. Notas y documentos, por <i>Juan J. Luna</i>	265
Nuevo Baztán y el prerreformismo borbónico, por <i>Beatriz Blasco y Francisco J. de Benito</i>	287
El niño expósito: cifras de mortalidad de una inclusa del siglo xviii, por <i>Joan Sherwood</i>	299
La inventiva y las profesiones deshonorosas en el siglo xviii, por <i>Antonina Rodrigo</i>	313
Francisco Sabatini, autor del Cuartel de las Reales Guardias Walonas de la villa de Leganés, por <i>Virginia Tovar Martín</i>	321

	<u>Páginas</u>
Apunte geográfico-económico de los pueblos de la actual provincia de Madrid en el año 1752, por <i>Fernando Jiménez de Gregorio</i>	347
Pedagogía e ilustración españolas. El ideario educativo de los fundadores de la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, por <i>Olegario Negrín Fajardo</i> .	367
Una epístola poética sobre el Madrid de Carlos III, por <i>Enrique Pardo Canalis</i> ...	395
La hacienda del Seminario de Nobles de Madrid. 1785-1808, por <i>Beatriz Martínez</i> .	405
Las Escuelas Patrióticas de Hilazas creadas en la Villa de Madrid durante el reinado de Carlos III, por <i>Dolores Palma García</i>	443
El camino de hierro de Aranjuez: Primeras tentativas, por <i>J. Moreno</i>	457
La legislación penal en Madrid en el reinado de Fernando VII, por <i>J. Antonio García Borrega</i>	479

SEMBLANZAS DE MADRILEÑOS ILUSTRES

El P. Alejandro Aguado, abad general de la Orden de San Basilio Magno, madrileño Ecumenista, por <i>Angel Benito Durán</i>	501
Un antiguo profesor: Andrés Ovejero, por <i>Ramón Ezquerro Abadía</i>	521

TEXTOS

J. Pérez de Montalbán: «Índice de los ingenios de Madrid», edición crítica y estudio, por <i>M. G. Profeti</i>	535
---	-----

INFORMACION

Actividades del Instituto de Estudios Madrileños en 1980	593
Los Centros de Estudios Locales: Su marcha hacia la reagrupación en 1980	595
El Instituto de Estudios Madrileños en la reunión plenaria de Centros de Estudios Locales celebrada en Ciudad Real, por <i>Antonio Aparisi</i>	601

EL CAMINO DE HIERRO DE ARANJUEZ: PRIMERAS TENTATIVAS

Por J. MORENO

Introducción

El día 6 de abril de 1845, por Real Orden, se concede a José de Salamanca «la autorización necesaria para ejecutar por su cuenta, un camino de hierro desde Madrid a Aranjuez», con sujeción al pliego de condiciones generales establecido por R. O. de 31-12-1844, y a las condiciones particulares anexas a la concesión. Se otorga, a finales de ese mismo año, la Real Cédula de privilegio, y, tras grandes esfuerzos, consigue Salamanca, al cabo de seis años, terminar la construcción. El ferrocarril fue inaugurado el 9 de febrero de 1851.

La idea de construir este ferrocarril no era de Salamanca, más bien podría decirse, como luego veremos, que fue un negocio cogido al vuelo por el banquero¹. La línea de Aranjuez había sido concebida dieciséis años antes, pasando por dos tentativas frustradas², cuyo estudio abordamos en este trabajo.

Prescindiendo del carácter más o menos anecdótico de estas tentativas, no cabe duda que ayudarán a comprender en muchos aspectos —recursos financieros, industria, técnica, política gubernamental— la actitud de la sociedad española de entonces, frente a este medio revolucionario de transporte. La segunda tentativa de 1844, es, además, un buen precedente para el análisis de la legislación ferroviaria de estos años.

¹ En esta época, Salamanca se titula banquero y diputado por Málaga.

² Para breves referencias de estas tentativas, cf. M. GARCÍA VENERO, «Historia anecdótica del ferrocarril en España», en *Cien años de ferrocarril en España*, Madrid, 1948, t. 1; F. WAIS, *Historia de los ferrocarriles Españoles*, 2.ª ed., Madrid, 1974; A. CASARES ALONSO, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas, en el siglo XIX*, Madrid, 1973; M. P. GONZÁLEZ YANCI, *Los accesos ferroviarios a Madrid*, Madrid, 1977.

Un relato de la segunda tentativa, con errores —atribuye a Salamanca el papel de promotor— en V. CASTAÑEDA y ALCOVER, *Los primeros ferrocarriles españoles*, Madrid, 1946.

Primera tentativa, 1829-30

El pensamiento de unir la Corte con un Palacio Real próximo, fue una idea completamente original que, más tarde, se llevaría a efecto en Rusia y Francia³. Se trataba de hacer una demostración práctica del invento, convenciendo así a la Reina y al *Establishment*. Había otra posibilidad, no menos atrayente, cual era la de utilizar el ferrocarril con fines de *recreo* de gran impacto popular. En el caso concreto de la línea de Aranjuez, existía un futuro, con su prolongación hacia el sur, aumentando así el nivel de las expectativas de beneficio.

El promotor fue el marqués viudo de Ponteijos, que, en 1829, intentó constituir una empresa. Se llegaron a practicar los reconocimientos del terreno, y se redactó un proyecto en el año siguiente por el ingeniero de caminos Antonio Arriete. Al parecer, el negocio se vino abajo por motivos económicos, pues no se logró reunir el capital necesario⁴.

Nos inclinamos a creer que el ingeniero Arriete plantearía un ferrocarril con tracción animal. Como veremos más adelante, un trazado económico entre Madrid y Aranjuez exige establecer rampas superiores a 10 por 1.000. De acuerdo con el estado de la tecnología en estos años, las locomotoras de vapor hubieran tenido suficiente con lograr impulsarse a sí mismas abordando estos perfiles⁵.

³ En 1835 se concedió al profesor vienés Von Gerstner la primera línea rusa de 23 Km., desde San Petersburgo (hoy Leningrado) hasta el palacio en Tzárskoye Seló. La apertura tuvo lugar el 30.10.1837, prolongándose 3 Km. el verano siguiente, hasta Pavlovsk, un lugar de esparcimiento descrito por Dostoyevski en *El Idiota*, Cf. J. N. WESTWOOD, *A History of Russian Railways*, London, 1964, pp. 21-5.

El interés de los capitalistas por construir una línea de París a Versalles era tal, que la Ley de 9.7.1836 autorizó dos, con trazados que discurrían por las respectivas márgenes del Sena. El de la margen derecha, financiado por los Rothschild, tenía 19 Km. —partía de la línea de París a Sain-Germain— y se inauguró el 2.8.1839. El de la margen izquierda, a cargo de los Fould, era de 18 Km. y se inauguró más tarde el 8.9.1840. Cf. A. PICARD, *Les Chemins de fer français*, t. 1, París, 1884, pp. 39-42, y J. FALAIZE, «L'épopée du rail», en *Histoire des chemins de fer en France*, París, 1963, pp. 31-50.

⁴ P. MADRIZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, t. 10, Madrid, 1847, p. 556.

Antonio Arriete había sido agregado al Cuerpo de Ingenieros de caminos, canales y puertos en el periodo anterior a su constitución definitiva en 1836. Procedía de la Academia de Ingenieros de Guadalajara (promoción del año 1822). En 1844 ocupaba la Jefatura del Distrito de Valladolid. Cr. *Memorial de Ingenieros del Ejército*, 1911, t. 28, p. 337 y *Boletín Oficial de Caminos, Canales y Puertos*, 1844, p. 11.

⁵ Las locomotoras anteriores a 1829 eran poco eficientes. A duras penas, conseguían producir suficiente vapor para mantener una velocidad de 6,4 a 8 Km/h. Cf. M. SEGUIN (Ainé), *De l'influence des chemins de fer et de l'art de les tracer et de les construire*, Liège, 1839, pág. 17.

A principios de 1829, las locomotoras de la línea de Stockton a Darlington con rampas de 4 a 5 por 1.000, hacían con trenes de 16 vagones en invierno y 20 a 24 en verano, una

No hemos conseguido más información sobre esta tentativa, por cierto contemporánea de la de Díaz Imbrechts para la línea de Jerez a El Portal⁶. Cabe suponer, no obstante, que la iniciativa del marqués estaba inspirada, como la anterior, por la actividad ferroviaria británica de estos años⁷.

El marqués de Pontejos había abandonado el país al comienzo de la década ominosa, con motivo de sus ideas liberales, y había viajado por Francia e Inglaterra, donde indudablemente entró en contacto con este medio de transporte⁸.

Segunda tentativa, 1844-45

El promotor es ahora Pedro de Lara y Meliá, un hombre *iluminado* por el ferrocarril, pero no, desgraciadamente, por su técnica. Consciente de sus valores, hasta cierto punto mediocres, utilizaba una estrategia que define su personalidad: la humildad y las lágrimas. A pesar de todo, siempre logró mantenerse muy por encima de su nivel de incompetencia.

Ignoramos el lugar y fecha de nacimiento, pero se consideraba catalán por haber residido muchos años en Barcelona. En 1837, se encontraba en Méjico, desde donde viajó a Estados Unidos para estudiar los ferrocarriles. Regresó a Barcelona en 1840, pasando después a residir en Alicante y, posteriormente, en Madrid.

velocidad de 8 Km/h. En ese mismo año, se registra una velocidad de 12,8 Km/h. con la locomotora «Lancashire Witch», sin caldera tubular, sobre una rampa de 2,3 por 1.000 con 26 vagones y 52 Tm. El año anterior, había controversias sobre si sería económica la explotación de la línea de Liverpool a Manchester con locomotoras, dado que en Rainhill había dos rampas de unas 10 por 1.000. Para aclarar la cuestión, la compañía acordó celebrar en el otoño de 1829 el famoso concurso, entre los constructores de locomotoras, que daría el triunfo a la «Rocket» de R. Stephenson.

Posteriormente, el 14.6.1830 se verificó una prueba con la locomotora «Arrow» del mismo tipo que la anterior, es decir con caldera tubular, aunque ligeramente perfeccionada. La subida de la rampa de Rainhill se hizo en doble tracción con la locomotora gemela «Dart» y una carga remolcada de 33,5 Tm. Aunque la prueba se inició a 27,3 Km/h. la velocidad fue descendiendo progresivamente llegando al cambio de rasante a sólo 6,4 Km/h. En simple tracción y en horizontal, la velocidad fue de 25,7 Km/h. Cf. J. G. H. WARREN, *A century of locomotive building by Robert Stephenson, 1823-1923*, reed. London, 1970, pp. 128, 148 y 234.

⁶ RO de 23.9.1829.

⁷ El período de 1825-26 en Inglaterra, es de «fiebre especulativa». En febrero de 1825 había por lo menos cinco compañías ferroviarias en fase de lanzamiento. La inauguración de la línea Stockton a Darlington el 27.9.1825, y su éxito subsiguiente, supuso un incentivo para los negocios ferroviarios. Así, en 1826 se autorizaron por el Parlamento dieciocho líneas, entre ellas la de Liverpool a Manchester. Cf. N. T. JACKMAN, *The development of transportation in modern England*, 2.ª ed., London, 1962, pp. 532-3.

⁸ Los biógrafos del marqués se remiten a P. MADRIZ para constatar su regreso a España en 1829. Cf. por ejemplo, M. DE SARALEGUI y MEDINA, *Corregidor Pontejos y el Madrid de su tiempo*, Madrid, 1909.

De sus actividades tenemos escasas noticias. Poseía conocimientos topográficos, siendo comisionado en 1828 por el ingeniero militar Antonio Montenegro, para el levantamiento de los planos de los partidos judiciales de Mataró y Granollers. Anteriormente, estuvo agregado por el ministro de Marina, Baltasar Hidalgo, a una comisión hidrográfica que realizó trabajos similares en el golfo de Méjico.

Estaba relacionado con la empresa del canal de Tamarite de Litera, de la que se titula «socio de mérito». A finales de 1845, formaba parte de una comisión representativa de los accionistas de esta empresa en Barcelona, encargada de resolver una cuestión «de vida o muerte» para la misma⁹.

Se conservan tres obras suyas, dos tratados elementales de aritmética y el *Proyecto y Memoria* sobre el ferrocarril de Aranjuez, obra esta última, publicada por entregas, que no llegó a concluir¹⁰.

El 6 de marzo de 1844, eleva, desde Madrid, una instancia al ministro de la Gobernación, adjuntando una proposición para construir un ferrocarril desde Madrid a Aranjuez¹¹. Su idea primitiva, dice, se remonta a 1836. En ese año, concibe la línea de Madrid a Alicante, recorriendo el terreno para convencerse de «la demostración científica de su fácil construcción». A su regreso de Méjico en 1840, reinicia las gestiones. Su plan era similar al de otros promotores de la época. El redactaba el proyecto y obtenía la concesión, en tanto que los capitalistas aportaban la inversión. En los años siguientes, busca la protección del Jefe político (hoy Gobernador) de Barcelona, después del capitán general de Valencia, sin conseguir atraer inversores, fracaso que atribuye a la situación política («ocurrencias de Navarra», bombardeo de Barcelona, etc.).

A finales de 1843, convence a las fuerzas vivas de Alicante¹², lo que le anima a solicitar, el 27 de noviembre, la concesión de la línea «en nombre propio y del de hijos y compañía». Lo de *compañía* debía referirse a un personaje

⁹ Revista BOLETÍN DE EMPRESAS (en lo sucesivo BE) 1844-45, pp. 1-2, 130-1 y 180. Se ha afirmado que Lara era ingeniero, pero en su *Proyecto y Memoria del ferrocarril de Aranjuez*, p. 31, dice «que no tiene el honor de pertenecer a tan distinguida clase». Cf. A. CASARES ALONSO, op. cit., p. 66 y D. MATEO DEL PERAL, «Los orígenes de la política ferroviaria en España», en *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, 1978, t. 1, p. 37. Ambos siguen a F. WAIS, op. cit., p. 109, que incurre en este error.

¹⁰ *Principios teóricos de aritmética*, Barcelona, 1830 y *Compendio de aritmética*, 2.ª ed., Madrid, 1850. El *Proyecto y Memoria* se distribuía con BE, gratis para los suscriptores. A partir del n.º 6, 23.12.1844, se reparten los planos y desde el n.º 7, 1.1.1845, el texto, que quedó sin concluir en la p. 36.

¹¹ La instancia y la proposición en BE, p. 1. La proposición en *Boletín Oficial de Caminos, Canales y Puertos*, 1844, p. 313.

¹² Exposición a S. M. de las autoridades, corporaciones, comercio y propietarios de Alicante en favor del proyecto de D. Pedro de Lara, de fecha 1.12.1843. Cf. BE, p. 11 y nota a pie de p. 11 del *Proyecto y Memoria*.

LAMINA I

PROYECTO Y MEMORIA

DE

DON PEDRO DE LARA Y MELIA,

INDIVIDUO DE LA SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE ALICANTE, SOCIO CORRESPONSAL
DEL LICEO ARTÍSTICO Y LITERARIO DE LA MISMA, SOCIO DE MÉRITO DE LA EMPRESA DEL CANTAL
DE TAMAYE DE LITERA, PREMIADO EN OPOSICIÓN SOBRE DISEÑOS CON LA MEDALLA DE ORO DE 2.^ª
CLASE POR LA SOCIEDAD ECONÓMICA DE VALENCIA, Y OTRAS MENCIONES HONORÍFICAS,

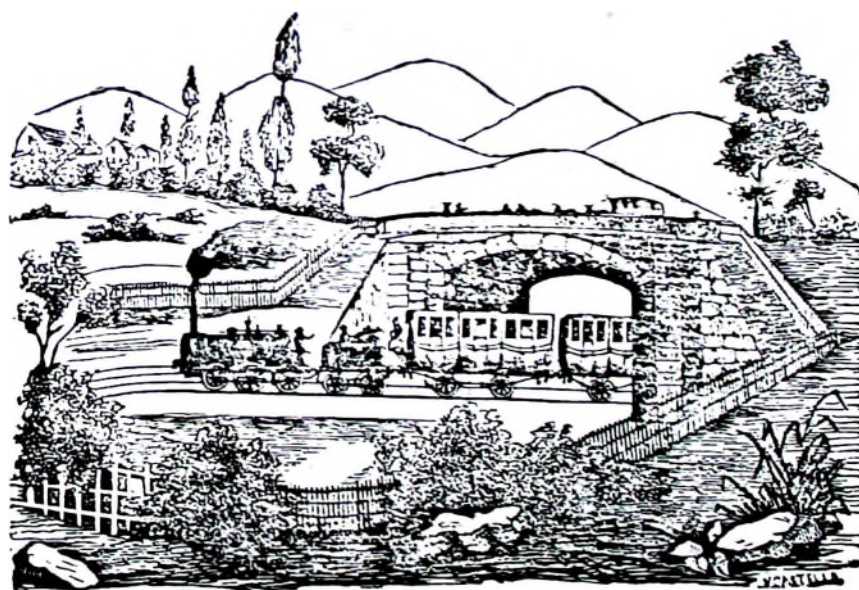
QUE PUEBLA

COMO AUTOR Y DIRECTOR ESPECIAL

De la Empresa del camino de hierro de Maria Cristina

DEL QUE ES PROTECTORA

S. M. LA REINA MADRE DOÑA MARIA CRISTINA DE BORBON.



MADRID: 1844.

Imprenta de D. N. Sanchez, calle de Jardines núm. 30.

PLANO DE LA BARRIO DE



Propiedad de D. Juan de Lara y Mola

DEL CASINO DE MERINO



influyente de la ciudad, el conde de Santa Clara, que se constituye en firme valedor. Ignoramos el contenido de esta instancia, pero cabe suponer que no sería muy concreto y definido, por cuanto el gobierno se limitó, en el año siguiente, a autorizarle para realizar los trabajos topográficos. Según Lara, el pronunciamiento de enero en Alicante dificultó las operaciones. La realidad fue que no llegó a hacerlos ¹³.

«Tantas y tan continuadas contrariedades» le convencen de que no logrará su fin hasta tanto se estabilice el país. Por ello, ahora, reduce su petición a sólo el tramo de Madrid hasta Aranjuez, confiando en que, al disminuir la inversión necesaria, aumentará la probabilidad de reunir el capital.

La proposición adjunta a la instancia, contenía 16 bases redactadas en lenguaje jurídico, posiblemente por el magistrado Pelegrín J. Saavedra, su «primer amigo en auxiliarle», según Lara.

Al fin, después de cuatro años, obtiene el primer éxito tangible. El 25 de abril de 1844, el gobierno autoriza, con carácter provisional, la concesión, con un plazo de seis meses —era el mismo que fijaba Lara en la base 1.ª— para presentar el proyecto y las tarifas, así como la justificación de haber constituido la sociedad anónima y suscrito el 75 por 100 del capital ¹⁴. Las bases de la proposición también son aprobadas, excepto la núm. 12 relativa a la utilización de presidiarios en las obras.

Un examen de las bases de la proposición, demuestra que su contenido estaba inspirado —en algún caso con transcripción literal— en la legislación precedente ¹⁵. La base 9.ª merece un comentario por su originalidad, pues se

¹³ RO de 2.1.1844 dirigida a los Gobernadores de Madrid, Toledo, Albacete, Murcia y Alicante, en BE, p. 1. Años más tarde, el ingeniero Almazán buscó «repetidas veces» antecedentes de estos estudios «con igual desgraciado éxito». Cf. «Memoria del ingeniero José de Almazán sobre el proyecto del ferrocarril de Albacete a Cartagena, mandado estudiar por RO de 15.8.1851», en *Boletín Oficial de Ministerio de Fomento*, 1853, t. 5, p. 360.

¹⁴ RO de 23.4.1844, comunicada a Lara el 25, en BE, p. 3 y nota a pie de p. 14 del Proyecto y Memoria.

El contenido de la disposición es análogo al de la RO de 23.8.1843 concediendo la línea Barcelona a Mataró. Aunque en ésta no se indica expresamente el plazo de seis meses, es de suponer sería el mismo. En la RO de 26.7.1842 de concesión del canal de Guadarrama, las condiciones son también la exigidas a Lara.

¹⁵ Los antecedentes legales de la mayoría de las bases de la proposición, se encuentran en las siguientes disposiciones: Ley de 17.7.1836, expropiación forzosa por causa de utilidad pública; los Arts. 171, 172 y 173 de la RO de 14.4.1836 organizando la Dirección de caminos, el Cuerpo de Ingenieros, su Escuela Especial y la ejecución de obras públicas; y los Arts. 8, 9, 11, 15, 16, 37 y 40 de la Real Cédula de 25.4.1834, concesión del canal de Tamarite de Litera.

En la base 9.ª se proponen noventa y nueve años y doce meses para la duración de la concesión, un período fijado en algunas concesiones francesas de años anteriores.

La utilización de presidiarios era normal en obras financiadas por el Estado, pero no por los particulares. Así, el Art. 6.º de la O. de la Regencia de 23.5.1841, concesión del canal Imperial de Aragón, lo prohíbe expresamente.

refería a la facultad exclusiva «de construir pozos y fuentes que deban surtir los ferrocarriles, edificios de fábricas, fundiciones y demás en todas sus líneas», y tenía por objeto impedir que un empresario rival utilizara sus propias locomotoras. El principio de la libre circulación por los canales, mediante el pago de un peaje, se había establecido en Inglaterra, pasando posteriormente a instituirse en los ferrocarriles, con escasos resultados. La causa de este fracaso, reside en las dificultades para coordinar la circulación de los trenes por la línea, cuando éstos pertenecen a empresas distintas.

LA EMPRESA DE CAMINO DE HIERRO DE MARÍA CRISTINA

El primer paso para formar una sociedad, ahora y entonces, consiste en buscar personas influyentes y respetables para ponerlas al frente de la misma. Lara busca y halla las necesarias para constituir una sociedad fundadora, con la siguiente composición:

Presidente: el duque de Castroterreño, capitán general y senador por Zamora.

Secretario: Pelegrín J. Saavedra, magistrado de la audiencia de La Coruña y diputado por León.

Vicesecretario: Vicente Escofet, hacendado.

Tesorero: José María López, comerciante.

Sin cargo: el conde de Santa Clara, propietario, precisamente el mismo que le ayudó en Alicante.

Se trata de un grupo equilibrado en su composición y con porvenir. Con la influencia del duque, la Reina Madre acepta, el 19 de mayo de 1844, poner su nombre a la sociedad¹⁶. Al día siguiente, como si hubieran estado esperando esta gracia, formalizan el contrato de cesión de los derechos de Lara a la sociedad fundadora. En dicho contrato, figuran los estatutos por los que habría de regirse la sociedad definitiva, cuyo capital se estipulaba en 20.000.000 de rs., dividido en 10.000 acciones de 2.000 rs.¹⁷.

Veamos las cláusulas del contrato por el que vendía Lara su concesión:

1.ª Se le atribuía «la parte científica de dirección de obras», así como «la misma dirección especial» para constituir la sociedad.

2.ª Inspector general vitalicio de la sociedad, con el sueldo anual de 30.000 reales como mínimo. Este cargo implicaba el de vocal nato de las Juntas directiva y de gobierno.

¹⁶ BE, p. 10.

¹⁷ Archivo histórico de protocolos. Escritura ante el notario Ignacio Palomar, en Madrid, el 20.5.1844.

3.^a Cesión de 300 acciones en tres plazos iguales, el primero nada más constituirse la sociedad, y los demás, cuando entregara los planos hasta Albacete y Alicante respectivamente. El objeto social era el ferrocarril de Aranjuez, previéndose ya su continuación. Este capital representaba el contravalor del proyecto total de la línea ¹⁸ en razón de «los continuos y constantes trabajos, gastos dispendiosos que... ha tenido que verificar en el largo período de cuatro años... y los que le restan por hacer».

4.^a En concepto de anticipo, se le facilitarían fondos, hasta 40.000 rs. en 5 plazos mensuales, para gastos de proyecto y publicidad. La cantidad efectivamente gastada debería restituirla, duplicada, en acciones de las primeras a recibir.

Para su amigo Pelegrín J. Saavedra se reservaba la asesoría jurídica vitalicia «en atención a los servicios y gastos» realizados, con sueldo a convenir en el futuro.

Estas condiciones son, hasta cierto punto, razonables, si no fueran ilusorias. Se grava sobre la futura cuenta de explotación un sueldo elevado ¹⁹, prácticamente improductivo, incompatible con la escasa dimensión de la empresa de Aranjuez, en menor medida si tenemos en cuenta la prolongación a Alicante. A esto es preciso añadir que los estatutos preveían los cargos remunerados de secretario, administrador, cajero, tenedor de libros y archivero ²⁰. Sumando a estos gastos los restantes costes de la empresa, cabría preguntarse cuál sería el beneficio de los accionistas. Pero se auguraba una rentabilidad fantástica.

El mismo día en que se efectuaba esta cesión, la sociedad fundadora pedía al gobierno la concesión hasta Alicante, solicitud resuelta también favorablemente el 14 de agosto, en igual sentido que la de Aranjuez. El 23 de agosto, se ordenaba la instrucción del expediente de utilidad pública ²¹.

¹⁸ Resulta así un precio de 600.000 rs., realmente barato. El proyecto de la línea de Almodóvar del Río a Málaga, de unos 200 Km., fue adquirido por el gobierno en 745.410 rs. Cf. *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*, Madrid, 1856, Apéndice n.º 51.

¹⁹ De acuerdo con el RO de 1.1.1847 un Inspector de Distrito del Cuerpo de Ingenieros de caminos tendrá un sueldo de 30.000 rs. Un Inspector General, la categoría máxima, 40.000 rs. Desde 1836 estas categorías tenían asignados sueldos inferiores de 28.000 y 36.000 reales, respectivamente.

²⁰ En otras compañías, como la del ferrocarril de Saint-Etienne a Lyon, se restringían los gastos al máximo. Una sola persona tenía atribuidas las funciones de secretaria, archivo, contabilidad, teneduría de libros, adquisiciones, etc. Además, facilitaba en su domicilio un local para oficina y una sala de reuniones. Todo por 6.000 fr. al año. Cf. G. Goy, *Hommes et choses du P. L. M.*, París, 1911.

²¹ RO de 14.8.1844 comunicada al duque de Castroterreño el 25, proposición de fecha 20.8.1844, adición a los estatutos de 12.10.1844 con motivo de la prolongación a Alicante y reglamento de la misma fecha, en BE, pp. 5-7 y *Boletín Oficial de Caminos, Canales y*

La propaganda para reclutar suscriptores comienza inmediatamente con anuncios en los periódicos y cartas a las corporaciones locales, sociedades económicas, etc., de España y Cuba²². Esto da lugar a las consabidas rivalidades de las provincias en cuanto a la determinación del punto final de la línea (Valencia, Cartagena, Alicante)²³.

Los resultados, durante estos primeros meses, no debieron ser muy alentadores. El 4 de noviembre, se dirige Lara al gobierno, solicitando una garantía de interés del 3 por 100 ó más. En su fraseología ampulosa, se desliza la realidad de la situación: su mayor obstáculo, «el más principal, la desconfianza de los accionistas»²⁴. La respuesta fue el silencio administrativo.

Con el fin de reforzar la campaña publicitaria, crea o financia dos publicaciones: *Boletín de Empresas y España Administrativa*. La primera de ellas

Puertos, 1844, p. 318 y ss.; RO de 23.8.1844, ordenando la instrucción del expediente de utilidad pública, en BE, p. 10.

La proposición tiene ahora 22 bases, cuyo contenido es interesante comparar con las de la proposición de Aranjuez. Se incluye en la base 2.ª la condición de haber suscrito el 75 por 100 del capital, que era sabido exigiría el gobierno. En la base 10.ª, no se pide una concesión por 100 años sino perpetua. Se suprime la petición de presidiarios para las obras. La base 12.ª exige del gobierno la protección contra «todo obstáculo u oposición local» que impidiera la construcción. En la base 13.ª se trata de garantizar la preferencia de la concesión frente a otras líneas concurrentes. Como por RO de 28.3.1844 se había concedido a la empresa de la línea de Barcelona a Mataró, la exención de los derechos de aduanas para los materiales importados, se solicita lo mismo en la base 20.ª. Las restantes bases son iguales a las propuestas anteriormente.

La política del gobierno —si es que puede denominarse así— era francamente confusa. Se aprobaban ahora estas bases, con la sola excepción de la 9.ª, que «solo deberá entenderse en cuanto a los baldíos y realengos de propiedad del Estado», y de la 20.ª que «comprenderá únicamente las máquinas y carruajes». Así pues, el gobierno había autorizado una concesión por 100 años, otra perpetua; una sin exención de derechos de aduanas, otra con exención, pero limitada de manera que no incluía los carriles ni cojinetes de apoyo; en una los terrenos comunales serían gratuitos, en otra no. La causa no puede acharse a los cambios políticos, pues el ministro Pidal y el director general Varela y Limia, permanecían en sus puestos.

²² Anuncios en la *Gaceta de Madrid* el 11, 12 y 13 de julio de 1844. En las provincias, extranjero y ultramar, se reciben suscripciones en los puntos que señalan sus periódicos respectivos. También, *Boletín Oficial de Caminos, Canales y Puertos*, n.º 40, de 31.10.1844 que inserta gran parte de la documentación oficial ya reseñada.

El Globo, 7.9.1844, da cuenta de la intensa propaganda realizada a través de los periódicos.

El 2.6.1844 se solicitó la cooperación del Ayuntamiento de Madrid, que dejó el asunto sobre la mesa en una de sus sesiones, y se dio por enterada en otra. Cf. F. Wais, *op. cit.*, pág. 109.

El texto de la Real Orden de concesión y los estatutos, fueron distribuidos profusamente por Lara durante el mes de junio. Cf. Comunicación de la Junta de Comercio de Santander de fecha 25.6.1844, en nota a pie de p. 14 del Proyecto y Memoria.

²³ El 5.9.1844 se presentaron proposiciones a la sociedad fundadora para sustituir Cartagena por Alicante. Con este motivo se acordó que informaran las corporaciones de Albacete, Alicante, Murcia y Cartagena. Todas enviaron su parecer. Cf. BE, p. 19.

²⁴ Instancia de fecha 4.11.1844 en BE pp. 12-13 y en nota al pie de p. 9 del Proyecto y Memoria.

era el órgano oficial de la sociedad, la otra sería utilizada para reforzar la imagen de ésta desde un periódico aparentemente independiente. Esto último es una hipótesis aceptable, pues no hemos conseguido localizar ningún ejemplar para comprobarlo ²⁵.

Las relaciones publicadas en el órgano oficial comprenden 61 suscriptores, con exclusión de los seis socios fundadores, si bien el duque de Castroterreño afirmaba que «eran más de tres mil», número a todas luces exagerado ²⁶. De ser esto cierto, la tentativa para construir la línea de Aranjuez, hubiera dejado de serlo. A continuación se indica una clasificación de los suscriptores. Algunos pertenecen, obviamente, a más de una clase.

Comerciantes, banqueros	14
Aristócratas	12
Propietarios, hacendados	6
Militares de alta graduación	5
Diputados, senadores	3
Abogados	2
Embajador de Portugal	1
Palacios	1
Diputación de Madrid	1
Sociedad económica de Oviedo	1
Otras sociedades mercantiles	1
Sin especificar	14

Cabe destacar la participación en la sociedad, formando parte de la Junta de gobierno, de los banqueros Rothschild, representados por Daniel Weisweiler, y José de Salamanca ²⁷.

No es posible concretar el lugar de residencia de los suscriptores, aunque es de suponer que la mayoría fuera de Madrid. No obstante, se indican en las

²⁵ Del BE, semanal, se publicaron 46 números (15.11.1844 al 8.10.1845). El domicilio de la Redacción, en la calle de Jacometrezo, 23 pral., era el mismo que el de la sociedad de María Cristina. También era órgano oficial de la Sociedad General de Socorros Mutuos. La posdata del 19.11.1844, daba cuenta de la aparición del primer número y se complacía en recomendarlo.

La España Administrativa, semanal, era una publicación que según la *Gaceta de Madrid* (18.11.1844) «recientemente ha aumentado en interés y en amenidad, dando cabida en sus columnas a cuantas noticias y artículos pueden conducir al desarrollo y progreso de la útil empresa del ferrocarril de Madrid a Alicante». HARTZENBUCH se limita a señalar el período de publicación en 1844-45, sin citar fechas, lo que induce a suponer que tampoco encontró ejemplares. Cf. *Apuntes para un Catálogo de periódicos madrileños desde 1660 a 1870*, Madrid, 1894.

²⁶ Instancia a S. M. el 7.2.1845, del duque de Castroterreño en BE, pp. 98-100.

²⁷ BE, pp. 8, 33, 66 y 72.

relaciones seis comerciantes de La Habana y uno de Barcelona. La presidencia honoraria había sido aceptada por el infante, Francisco de Paula Antonio, que figuraba además como socio ²⁸.

El plazo de seis meses, fijado en la concesión, terminó el 25 de octubre de 1844, sin que se presentaran los documentos prescritos. El problema no residía en la redacción del proyecto, sino en lo que el duque de Castroterreño denominaba «la parte económica y administrativa», es decir, el compromiso de tener suscrito el 75 por 100 del capital ²⁹. Resulta inexplicable el hecho de que Lara y la sociedad fundadora dejaran pasar este plazo sin solicitar una prórroga. En la concesión se indicaba «el término de seis meses o en el que nuevamente se señale, caso de no ser aquel suficiente», expresión que no ofrece duda alguna ³⁰.

CUESTIONES TÉCNICAS

A mediados de noviembre de 1844, debió soportar Lara otro sinsabor. Un artículo de «una persona inteligente en la materia», publicado en *El Globo* del día 19, le atacaba personalmente ³¹. Manifestaba su autor la intención de abrir una polémica a propósito de un prospecto relativo al ferrocarril de Alicante. Por lo visto, su contenido infringía un principio inmutable de la técnica publicitaria: la mentira ha de ser convincente.

El articulista, después de hacer unas alabanzas formularias, lanzaba contra Lara dos proyectiles mortíferos. Se refería, en primer lugar, a que los autores del proyecto «aventuraban algunas promesas, que por ser demasiado brillantes y seductoras» podrían resultar fallidas, y, después, al fracaso de muchas obras públicas españolas por la precipitación y «la ignorancia de los que las han proyectado».

Sus argumentos, bien contruidos y con gran acopio de datos, podrían resumirse en lo siguiente:

1.º La velocidad de los trenes era fabulosa. Para recorrer en 7 u 8 horas los 423 Km. de la línea, sería preciso mantener una velocidad comercial de 56 Km/h., lo que suponía una velocidad media efectiva de, al menos, 67 Km/h.,

²⁸ Comunicación del Secretario del Infante de fecha 22.8.1844 en BE, p. 10.

²⁹ *Id.*, que nota (26).

³⁰ Cabe la hipótesis de que al duque de Castroterreño se le hubieran dado ciertas garantías, a nivel verbal, por el gobierno. En todo caso, éste no anuló la concesión, a lo que tenía perfecto derecho una vez pasado el plazo de seis meses.

³¹ En nuestra opinión, el artículo es obra de José Subercase, profesor de ferrocarriles en la Escuela de ingenieros de caminos. También cabe la posibilidad de atribuirlo a Ramón de Echevarría, otro profesor de la Escuela y autor de algunos artículos de divulgación publicados en *El Globo* durante 1845.

teniendo en cuenta las paradas. La opinión de los ingenieros, indicaba el articulista, es que no debe excederse de 33 a 39 Km/h., si se desea obtener una velocidad económica ²².

2.º Los carriles eran muy débiles y, por consiguiente, incompatibles con el peso de las potentes locomotoras que sería preciso utilizar para alcanzar esta velocidad. El carril de 13,7 Kg/m., habría de sustituirse por otro de 27,5 Kg/m., lo que suponía una partida de aumento en el presupuesto de 4,7 millones de pesetas.

3.º Los cuatro trenes previstos eran insuficientes para el enorme tráfico de 200 viajeros y 372 toneladas diarias. El parque motor y remolcado, realmente necesario —de 4 locomotoras se pasaba a 32— supondría otra partida adicional de 10 millones de pesetas. Con ello, los costes de explotación se incrementarían en 12 millones más.

4.º El presupuesto de 38 millones de pesetas era una cantidad ridícula. Equivalía a un coste de primer establecimiento de 89.834 pts/Km., muy inferior al de otros ferrocarriles.

5.º La rentabilidad del 32 por 100 era un milagro, consecuencia de abultar los ingresos y abaratar la inversión y los gastos.

El día 21, tres días después, Lara replicó en *El Globo* con una carta desdenosa. Estando próximo el día, decía, en que habría de presentarse el proyecto al gobierno, no consideraba prudente tratar estas materias hasta tanto diera éste su fallo. La verdad es que el día no estaba próximo ni lejano, pues la concesión había caducado formalmente, transcurridos los seis meses de plazo.

Rechazar la polémica, como había hecho, deterioraba aún más la situación de la naciente sociedad. Así que, por iniciativa propia o a instancias de los socios, envió el día 27 otra carta al mismo periódico, esta vez más extensa. Manifestaba en ella, que sus ocupaciones le impedían contestar detalladamente. Si el anónimo articulista se hubiera dirigido a él en privado, como habían hecho «varias notabilidades», hubiera disipado sus dudas. Prometía enviarle el proyecto dentro de pocos días, un trabajo que habría podido rectificar, decía con ironía, si éste le hubiera hecho el honor de «prestarle sus conocimientos» con suficiente antelación.

La réplica a los contundentes argumentos del artículo no tenía fuerza. Los errores los atribuía a la natural inexactitud de las previsiones. La cuestión de

²² Las velocidades comerciales mínimas que figuran en los pliegos de condiciones particulares de las concesiones del período 1844-45, son de 22,3 Km/h. para los trenes de viajeros y de 16,7 Km/h. para los de mercancías. Véase también nota (38).

la velocidad, la despachaba transcribiendo dos párrafos de una revista francesa que son pura propaganda³³. Para adornar el escrito, no faltaban, aquí y allá, «los infinitos sacrificios», «todo en obsequio del público más que en defensa propia», etc. *El Globo* no replicó.

EL PROYECTO DEL FERROCARRIL DE ARANJUEZ

Aunque el *Proyecto y Memoria* de Lara quedó incompleto, su contenido permite hacer un juicio crítico del mismo. Se trata, en realidad, de un anteproyecto que hubiera precisado un amplio desarrollo ulterior, así como subsanar errores importantes.

En el aspecto técnico, Lara era un ingenio más que un *amateur*. Su inspiración reside, no en la técnica americana, que afirma conocer con motivo de su viaje a Estados Unidos, sino en las obras de sus contemporáneos Seguin, Tourneaux y Biot que cita en su trabajo³⁴. Aún así, es dudoso asimilara correctamente los conocimientos, dados los errores de bulto cometidos.

De las 36 páginas publicadas, dedica 19 a un discurso grandilocuente sobre la utilidad del ferrocarril en general y del de Aranjuez y Alicante en particular. Expone las tesis, entonces en boga, sobre el ferrocarril como motor del desarrollo económico e impulsor de la demanda de transporte. A pesar de ello, no deja de reconocer el escaso tráfico de mercancías previsible entre Madrid y Aranjuez, que sólo podría incrementarse cuando se prolongase hasta Alicante.

En éste y en todos sus escritos, Lara se presenta, no como un hábil promotor de negocios rentables, sino como el portador de una buena nueva: el invento del ferrocarril. Nunca dejó de insistir en haber sido el primero en introducir esta maravilla.

El trazado parte de las inmediaciones del puente de Toledo, situando la estación entre la actual autovía M-30 y la calle de Antonio López. En esos

³³ Se refería al *Journal des Chemins de Fer*, n.º 37 14.9.1844, pp. 494-5. Con motivo de la noticia, procedente de Inglaterra, sobre un proyecto de erigir una estatua a G. Stephenson, el articulista describía la evolución tecnológica de la locomotora, puntualizando el papel relevante de los «sabios» franceses (Cugnot, Seguin). En los párrafos transcritos por Lara se indica que, hoy día, las locomotoras llegan a alcanzar velocidades de 120 e incluso 160 Km/h. (sic).

Si Lara hubiese leído asiduamente esta revista, hubiera encontrado en el n.º 58, 13.4.1843, p. 528 una información mucho más seria. Según la Statistical Society la velocidad media efectiva de los trenes en Gran Bretaña era de 21,5 Km/h., llegándose a alcanzar en alguna línea hasta 36 Km/h.

³⁴ M. SEGUIN, op. cit.; F. TOURNEAUX, *Encyclopédie des chemins de fer et des machines à vapeur*, París, 1844; E. BIOT, *Manuel du constructeur de chemins de fer*, Bruxelles, 1838.

años, el puente de Toledo quedaba muy alejado de la ciudad, pero Lara, en su afán de economizar, situó allí la estación para evitar un puente sobre el Manzanares. Comercialmente, el lugar era inadecuado, como le hizo ver un contemporáneo que sugería el Prado como lugar más apropiado. Evidentemente, esta alternativa hubiera sido mucho más costosa ³⁵.

La línea se dirige hacia el sur por el lado izquierdo de la carretera de Andalucía, dejando a su derecha el Cerro de los Angeles y Getafe, que queda muy alejado. Después de cruzar el arroyo del Culebro, se aproxima a Valdemoro, descendiendo al Jarama por el valle del arroyo de la Cañada, como el ferrocarril actual, si bien por la ladera opuesta. Desde Ciempozuelos, el trazado es similar al de hoy día, excepto en el trozo final. Con el fin de evitar un puente sobre el Jarama, se deriva un ramal de la línea general de Alicante, que termina en la plaza o explanada frontera al Palacio de Aranjuez. En buena técnica de explotación, este procedimiento no es correcto, pues implica salir de Aranjuez hacia Alicante, mediante una maniobra por retroceso ³⁶.

La línea tiene 51,9 Km —la actual, 48,6 Km— y es de vía única, aunque la infraestructura se prevé para vía doble, dando 6,96 m., de anchura a la plataforma. Por cierto, aquí Lara olvida los taludes de los terraplenes y trincheras y la explanación de las estaciones, pues calcula el terreno a expropiar multiplicando la longitud de la línea por esta anchura. Debía confiar muy poco en el tráfico de los pueblos del recorrido, al no prever más que las dos estaciones extremas y una intermedia en Ciempozuelos.

El trazado es suave, incluso mejor que el actual, sin exceder las pendientes de 8,3 por 1.000 y las curvas de 602 m., de radio. Las obras de fábrica son de pequeña importancia, excepto el puente sobre el Tajo. Todas ellas de buena calidad, con mampostería, ladrillo y cantería. La superestructura está constituida por carril de 18 Kg/m., de hierro forjado, cojinetes de fundición y traviesa de madera. Falta mencionar el balasto, o en todo caso la arena que se utilizaba en aquellos tiempos para soportar las traviesas. Pretender asentar la vía directamente sobre la plataforma, hubiera hecho impracticable el ferrocarril.

³⁵ *El Globo*, 5.2.1845. Iniciar el ferrocarril en el Paseo del Prado hubiese exigido un enorme terraplén o viaducto desde Atocha hasta pasado el Manzanares, con el fin de mantener una rampa de 10 por 1.000.

³⁶ En el mismo error incurrió el proyectista del ferrocarril actual, si bien obligado en este caso por razones políticas. En su deseo de complacer e impresionar a la Reina, Salamanca situó la estación de Aranjuez en fondo de saco a las puertas del Palacio. Durante muchos años, los trenes hicieron una complicada maniobra para entrar o salir, hasta que se llevó el servicio a la estación actual en 1926. De la estación antigua aún se conservan rastros.

No se menciona un parámetro tan importante como el ancho de la vía, si bien puede afirmarse con seguridad que era el de 1,435 m., utilizado generalmente en todos los países. Cuando Lara habla de las locomotoras, elogia con entusiasmo las de la línea inglesa de Londres a Birmingham, siendo precisamente éstas las incluidas en el presupuesto. Este ancho resulta, por otro lado, coherente con la anchura de la plataforma de 6,96 m., longitud suficiente en trincheras pero muy escasa en terraplenes, con peligro para la estabilidad⁷⁷.

Cuando Lara proyecta su traviesa con 1,53 m., demuestra su ingenuidad al máximo, dado que el error no es posible atribuirlo a una errata. Sumando el ancho de la vía con los 4,5 ó 5 cm., de anchura de los carriles, se obtiene precisamente aquella longitud, en otras palabras, la traviesa no sobresale del carril ni permite instalar el cojinete de apoyo.

El material rodante constaba de 4 locomotoras del fabricante inglés Bury, Curtis & Kennedy, 20 coches de viajeros para cada una de las tres clases y 100 vagones de mercancías. Las locomotoras tenían las siguientes características: dos ejes, cilindros de 30,4 cm., de diámetro y 45,7 cm., de carrera y potencia de 145 HP (en el texto se indican erróneamente 45 HP). Con este parque de material, se formarían dos trenes en servicio y dos en reserva.

Insiste de nuevo en la velocidad, como en el prospecto de Alicante, afirmando que se emplearía una hora en el viaje a Aranjuez, lo que supone 52 Km/h. Afortunadamente, disponemos de las prestaciones de estas mismas locomotoras, que, en un perfil mucho más suave y con la carga entonces habitual, hacían una velocidad media de 38 a 44 Km/h.⁷⁸

La cuestión económica está apenas esbozada, especialmente los cálculos de ingresos y gastos. Insinúa unos precios de 2,50 pts. por viajero y 6,39 pts.

⁷⁷ Según TOURNEAUX, autor manejado por Lara, el ancho de vía más frecuente es el de 1,44 m. Cita después algunas líneas con ancho mayor e indica que a veces, por el contrario, éste se ha reducido a 0,60 m (se debe referir al ferrocarril de Festiniog del norte de Gales, con ancho de 0,597 m.) por razones económicas y sólo en líneas industriales.

En cuanto a las dimensiones de la plataforma, da 1,80 m. para la entreeva, 1,00 m. para los bordes exteriores (paseo o banqueta de la vía) en trincheras y 1,50 m. en terraplenes. Supuesta esta misma entreeva, los bordes exteriores en la plataforma proyectada por Lara quedan con 1,10 m. Cf. TOURNEAUX, op. cit., pp. 40, 247 y 309.

⁷⁸ Pruebas realizadas en la línea de Londres a Birmingham, con perfil de primera categoría, seleccionadas de entre las registradas por Whishaw en 1839. Cf. E. L. AHRONS, *The British Steam Railway Locomotive, 1825-1925*, reed. London, 1969, t. I, p. 67.

En 1851, primer año de explotación del ferrocarril de Aranjuez, se registraron las siguientes velocidades comerciales: trenes para S.S. M.M. de 64,2 a 68 Km/h., trenes correo 49,8 Km/h., trenes mixtos 37 Km/h. y trenes de mercancías 24 Km/h. No se facilita un dato esencial como es la carga remolcada. Cf. «Cuadro general del movimiento del ferrocarril de Madrid a Aranjuez», en *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, 1852, t. 2, p. 48.

por tonelada, que suponen unas tarifas ridículamente bajas de 0,048 pts. por Viaje-Km., y 0,123 pts. por Tm-Km., respectivamente ³⁹.

El presupuesto lo estima en 4.165.162 pts., con un coste por kilómetro de 80.254 pts. Como ya indicaba el articulista de *El Globo*, está calculado muy por lo bajo. La línea sería, más tarde, tasada por el gobierno el 15-12-1851, con ocasión de su adquisición, resultando un valor de 14.135.023 pts., con un coste por kilómetro de 290.844 pts., más del triple de lo supuesto por Lara ⁴⁰. Es preciso destacar, no obstante, que para la construcción de este ferrocarril, se importaron todos los materiales, y, en cambio, Lara se limitaba a adquirir fuera sólo aquellos que no se pudiesen fabricar aquí. Tenía ofertas de la fundición de Bonaplata para fabricar los cojinetes de apoyo del carril y el pequeño material de vía. En cuanto a los coches y vagones, preveía importar sólo las piezas de hierro, construyéndose aquí la obra de madera con los planos que facilitarían los fabricantes. Desgraciadamente, este primer intento, como algún otro posterior, de fomentar una industria nacional ferroviaria, fracasó rotundamente ⁴¹.

Comentaremos, finalmente, los trabajos topográficos en los que Lara se consideraba experto. Posiblemente, debido al coste de los aparatos, dejó de hacer, o hizo sin precisión, la triangulación preceptiva en estos casos. Al comparar el plano horizontal de Lara con el plano topográfico nacional, se aprecian errores importantes que hubieran imposibilitado el replanteo. En la Fig. 1 se indica el trazado real aproximado —carece de precisión por ignorarse el radio de las curvas y la longitud de las alineaciones—, que permite, a su vez, detectar otros errores en el plano vertical indicado en la Fig. 2. Para trazar este último, hemos supuesto que la estación de Aranjuez tiene la misma cota que la actual, dada su proximidad. Resulta así, que el trazado de Lara alcanza 600,6 m., de altura en la divisoria, situada en las proximidades de Pinto y del cerro Pereda, donde precisamente hay que atravesar las curvas de nivel 620

³⁹ Véanse, por ejemplo, las tarifas aprobadas para la línea de Barcelona a Granollers por R. O. de 8.9.1854:

	<u>Viajeros-Km.</u>	<u>Tm.-Km.</u>
1.ª Clase	0,095	0,612
2.ª Clase	0,075	0,415
3.ª Clase	0,052	0,325

Fuente: *Documentos oficiales de la Compañía MZA*, t. 1, Mecnografiado, p. 180.

⁴⁰ «Dictamen del Consejo Real sobre la compra del camino de Aranjuez de fecha 7.7.1852», en *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, 1855, t. 14, p. 314.

⁴¹ «Carta del Ministro de Fomento M. Miguel de Reinoso a los Srs. propietarios y directores de las principales fábricas de fundición y ferrerías del Reino de fecha 1.4.1852», en *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, 1852, t. 2, p. 177.

y 640. Esto hubiera dado lugar a enormes movimientos de tierras para construir las trincheras correspondientes, cuya profundidad está claro no sería de 11 m., como decía Lara⁴². También es de destacar, el descenso al Jarama por el arroyo de la Cañada, que se traza por la ladera más abrupta —«terreno muy quebrado» decía Lara— en lugar de hacerlo por la opuesta como el trazado actual. Las Figs. 1 y 2 permiten comparar ambos trazados, el proyectado por Lara actual, siendo evidente las diferencias especialmente en lo que se refiere a los rasantes. Mientras que el trazado de Lara parece y es teórico, el actual se adapta a la configuración del terreno, optimizando el movimiento de tierras sin exceder, en las pendientes y curvas, de los límites impuestos en el pliego general de condiciones⁴³. La explicación es obvia: el trazado actual fue proyectado por Pedro Miranda, un técnico de entonces y de la mayor solvencia⁴⁴.

LA TRAICIÓN DE SALAMANCA

En noviembre de 1844, Salamanca participaba ya en otros negocios ferroviarios, por lo que, indudablemente, contaba con el asesoramiento adecuado para saber que el proyecto del ferrocarril de Aranjuez era un sueño⁴⁵. En cualquier caso, el artículo de *El Globo* antes comentado, no dejaba dudas.

⁴² Después de hacer el oportuno cambio de escala, se han superpuesto ambos planos, de Lara y topográfico nacional, haciendo coincidir en ambos el trozo inicial de la línea. El palacio de Aranjuez queda así situado en el plano de Lara, con un error de 5,6 Km. hacia el este y 900 m. hacia el norte. Naturalmente tampoco existe coincidencia en la situación de los pueblos ni en el cauce de los ríos ni en el trazado de la carretera de Andalucía, etc.

Los errores en las cotas de nivelación relativa son mucho menores, debido sin duda, a que con un aparato, aún de calidad mediana, pueden corregirse fácilmente éstos. Hay, no obstante, una evidente falsedad en la profundidad de las trincheras. De acuerdo con la topografía del terreno, ésta sería de 40 m. como mínimo en la divisoria.

⁴³ Estos eran, «por lo general», de 10 por 1.000 en las pendientes y de 278,5 m en el radio de las curvas.

⁴⁴ Pedro Miranda (1808-1858) sigue la carrera militar como su padre. Siendo ya oficial, estudia en la Escuela de Ingenieros de caminos. De ideas liberales y progresistas, emigra en 1824 a París donde estudia en la Escuela de Ponts et Chaussées. Una vez purificado pasa a ocupar, desde 1834, diversos cargos en la Secretaría del Ministerio de Gobernación. En abril de 1841 se le nombra Director General de Caminos, siendo exonerado del cargo a finales de 1843, debido posiblemente a sus ideas políticas y al oscuro asunto del crédito de los 400 millones de rs. de Salamanca. Abandona el Cuerpo de Ingenieros de caminos, ejerciendo la profesión libre. Académico fundador de la Real Academia de Ciencias en 1847. Cf. T. DE ARETIO. *Vida y servicios públicos de D. Pedro Miranda*, Madrid, 1860.

En la escritura de constitución de la compañía del ferrocarril de Aranjuez, citada en la nota (61), Pedro Miranda figura como fundador y director de la empresa. Véanse, asimismo, en el protocolo del mismo notario, correspondiente a 1846, diversas escrituras para adquisición de materiales con interesantes pliegos de condiciones técnicas redactados por Miranda.

⁴⁵ Presidente de la Junta directiva del Camino de Hierro del Norte de España (*Gaceta*

Decidió atacar a Lara, pero en lugar de hacerlo por las cuestiones técnicas, siempre engorrosas para los no iniciados, llevó el asunto al terreno mercantil. Así en la Junta de la sociedad de María Cristina del día 21, debió plantear la apurada situación existente en cuanto a la falta de suscriptores. Esto dio lugar a designar una comisión integrada por el propio Salamanca, Lara y el teniente general conde de Yumuri, que habría de estudiar los medios para constituir la sociedad, a la mayor brevedad⁴⁶. El conde, a la vista de lo espinoso del asunto, delegó en otro socio.

El dictamen de la comisión, con el voto particular de Lara, era desfavorable para éste. Por el contenido de este último, único que ha llegado hasta nosotros, puede deducirse que el dictamen combatía los estatutos y, concretamente, las cláusulas a favor de Lara, achacando a estas concesiones una influencia perniciosa para la sociedad.

El voto particular de Lara, expuesto en la Junta del 8 de diciembre, es francamente pobre. Con los habituales lamentos, reforzados en este caso por el hecho de haberse inclinado en favor de Salamanca el otro miembro de la comisión, indicaba que las cláusulas a su favor eran concesiones que se había reservado «con mucha mezquindad».

Para Lara, no había problema en constituir la sociedad definitiva. Tenían reunido el 50 por 100 del capital, y bastaba aceptar la oferta de un español residente en Hamburgo que se quedaría con 10.000 acciones. Al final, manifestaba, con toda candidez, el propósito oculto de Salamanca: estaba dispuesto a rescindir el contrato si se rechazaba su proposición. Esta amenaza de rescisión surtió efecto, pues la Junta rechazó el dictamen de Salamanca y aprobó el voto particular de Lara, por unanimidad⁴⁷.

La ausencia de problemas para constituir la sociedad, tenía su origen en la fantasía de Lara y demás consocios. Así, en la Junta de 27 de diciembre, con la mayor frescura, «dieron por reunidas las tres cuartas partes del capital»; en la de 10 de enero siguiente, designaron la Junta de gobierno —sigue

de Madrid. 5.4.45). Banquero de la Compañía concesionaria de la línea de Madrid a Cádiz (*Gula del Comercio y Boletín de Fomento*, 14.5.1845 y 18.6.1845). Concesionario de la línea de Madrid a Zaragoza y a Barcelona y a Francia por Pamplona (R. O. de 22.4.1845).

⁴⁶ BE, p. 17.

⁴⁷ BE, pp. 33-5. La propuesta la hacía Tiburcio Vivanco desde Hamburgo, pero era inaceptable pues ésta se refería más bien a adquirir obligaciones, en lugar de acciones. Así solicitaba un interés garantizado del 5 por 100 durante 30 años, con reintegro del capital más un 20 por 100.

Se recibieron otras curiosas ofertas de España y el extranjero. Entre ellas, cabe destacar la de Antonio Casas, de carriles pagaderos en acciones; Ramón Gómez y Gómez, de Segovia y Valladolid, de hierro; Sociedad Palentina, carbón y hierro por valor de 1.000 acciones; y Doroteo Bachiller, impresión tipográfica de los títulos. Cf. BE, p. 42.

participando en ella Salamanca— y la Junta directiva de la futura sociedad; finalmente, en la de 13 de enero, propalan el infundido de haberse formalizado, ante el notario Ignacio Palomar, la escritura de cesión de derechos a la sociedad definitiva⁴⁸.

Seis días después, el 19 de enero de 1845, se reúnen de nuevo⁴⁹ —actividad realmente infatigable—, con motivo de la R. O. del 31-12-1844 que ese día publicaba *La Gaceta de Madrid*. Se regulaban en esta disposición las nuevas concesiones, y se establecía un pliego normalizado de condiciones generales. Hasta entonces, la política seguida por el gobierno había consistido en tratar cada concesión como un caso particular, lo que mantenía, sin duda, confiados a los personajes influyentes de la sociedad de María Cristina, pero en lo sucesivo, la situación cambiaba radicalmente. El aspecto más inquietante de la nueva normativa, era la exigencia de constituir un depósito equivalente al 10 por 100 del presupuesto, para obtener una concesión. Se concedía un plazo de doce a dieciocho meses para cumplir ésta y demás formalidades, reservando, entre tanto, al solicitante el derecho preferente sobre la concesión.

No era esto lo peor. En aquellos días, un tal Emile Gaudron, agente de los capitalistas belgas, había mantenido conversaciones con Lara, en relación con la concesión de una línea entre Madrid y Cádiz, que había obtenido en unión del ingeniero Jucqueau Galbrun. La concurrencia de esta concesión con la de Madrid a Aranjuez era evidente, pues el trazado, en esta primera sección, era prácticamente el mismo⁵⁰.

Ante estas nuevas circunstancias y el hecho, ya mencionado, de que la concesión de Lara había formalmente caducado el 25 de octubre, se acordó por la Junta recurrir al gobierno.

Se elevaron dos instancias a la Reina por el duque de Castroterreño y Lara, respectivamente, cuyo contenido era prácticamente similar. En ambos casos, se solicitaba una prórroga⁵¹.

⁴⁸ BE, pp. 49 y 66. La escritura no consta en el protocolo foliado del notario Ignacio Palomar.

⁴⁹ BE, p. 90.

⁵⁰ La concesión de la línea de Madrid a Cádiz se hizo por R. O. de 31.12.1844 a Juqueau Galbrun y Compañía. La entrevista entre Emile Gaudron y Lara, con objeto de coordinar ambas empresas, tuvo lugar en los primeros días del mes de enero de 1845 pues el 24 éste salía para París. Cf. *La Posdata*, 3.2.1845 y BE, p. 85.

El trazado de esta línea era prácticamente el mismo que el de Lara en el tramo de Madrid a Aranjuez. Cf. J. GALBRUN. *Avant-projet sur l'établissement du chemin de fer de Madrid à Cadix*, 1844, manuscrito, fols. 51-2. Que había problemas de concurrencia aquí y en otras líneas, lo demuestra la R. O. de 18.4.1845 que ordenaba hacer un plan general de ferrocarriles.

⁵¹ Aunque en BE, p. 91, se inserta sólo la instancia de Lara de 22.1.1845, está claro que el Duque de Castroterreño elevó otra, pues en la R. O. de 7.2.1845 (BE, p. 97) se dice: «he dado cuenta a la Reina de lo expuesto por V. E. como Presidente de la empresa...

La instancia de Lara, con fecha 22 de enero, pedía, además, aclaración sobre si la R. O. de 31-12-1844 tenía efectos retroactivos, y que la concesión de la línea de Madrid a Cádiz se hiciera sólo desde Aranjuez. Como si fuera un niño dispuesto a evitar el castigo, adjuntaba el *Proyecto y Memoria*, con los planos litografiados, así como el reglamento de la sociedad, prometiendo concluir el trabajo lo antes posible.

Entre estas nubes de humo, se traslucía la realidad, cuando se refería a «la inquietud y zozobra... en un gran número de socios» y a la indispensable protección real, «sin la cual, nada de extraño será se retraigan los accionistas».

Es interesante transcribir la ardiente y romántica flecha dirigida al corazón real:

«Si tan lamentable caso llegase [la negativa], fácil es conocer cual sería la suerte futura del exponente, de sus hijos menores y de toda su familia Agotados todos sus recursos; consumido el patrimonio de sus hijos, y contraídos los compromisos para llevar a efecto su proyecto, no le quedaría otro camino que el de la desesperación al ver sumida en la miseria su inocente familia, víctima de los deseos de un padre que no aspiraba a otra cosa, que a dotar a su amada patria de un camino de hierro que hiciese la revolución material del país y aumentase el bienestar de los españoles. ¡Cruel recompensa sería después de tantos trabajos, privaciones y sacrificios!».

Entre tanto, Salamanca operaba en la sombra. También había leído la Real Orden, antes citada, pero su lectura no le había causado inquietud alguna; por el contrario, le había inspirado la maniobra para apropiarse la concesión de Aranjuez. Inmediatamente, solicitó la concesión y depositó 6.000.000

y también de la instancia que por separado y en concepto de autor... ha elevado D. Pedro de Lara, solicitando que se le prorrogue el término fijado...». La instancia de Lara aparece en BE indudablemente mutilada, pues no figura en ella esta solicitud de aplazamiento. Todo este episodio de la prórroga está hábilmente deformado en la revista. Un editorial del n.º 12, 8.2.1845, p. 91, dice que se concedieron seis meses, «si bien se le han prorrogado, pero ni aún por eso pasa de nueve», y, más adelante, «que el privilegio no ha caducado, como quizás algunos crean». En la instancia que más tarde elevaría Lara el 25.2.1845 (BE, pp. 115-6), se indica que la sociedad «no se descuidó en tiempo oportuno de reclamar la prórroga... y si bien es cierto que... aún no se ha contestado a las exposiciones de 16 de octubre, 6 de diciembre y 20 de enero último, en que se han hecho aquellas solicitudes...».

Nada más incierto. En la R. O. de 7.2.1845, antes citada, se dice: «...que ha transcurrido dicho término con el exceso de más de dos meses sin que, hasta ahora, se hubiese llenado por parte del mencionado Lara ni de la empresa citada, ninguna de las condiciones prevenidas». En efecto, si las instancias se elevaron el 22.1.1845 y el plazo había terminado el 25.10.1844, se había excedido éste en casi tres meses.

No se puede achacar al Gobierno la negativa a prorrogar la concesión. La política seguida en este aspecto fue francamente paternalista, concediéndose a los promotores en todos los casos, las máximas facilidades. Cf., por ejemplo, las continuas prórrogas concedidas en las líneas de Figueras a Murcia y de Madrid a Valencia.

de reales en títulos al 3 por 100, en el Banco de Isabel II, sin esperar a que pasara el plazo que dicha Real Orden le concedía para hacerlo. Esto era insólito, pues era la primera vez, y quizás la última que Salamanca iniciaba un negocio ferroviario con el dinero por delante, al menos el suyo³². Pero tenía una razón de peso para hacerlo así: eliminar a Lara y compañeros.

Esta operación debió realizarla Salamanca a primeros de febrero, por cuanto *El Globo* del día 5 daba la noticia, en un artículo remitido, de «que el señor Salamanca trata de construir, por su cuenta, el camino de hierro de Madrid a Aranjuez».

La maniobra dejó sorprendidos a los miembros de la Sociedad de María Cristina, pues se trataba de un miembro relevante de la misma, vocal de su Junta de gobierno, que se había dado de baja hacía unos días. Se apresuraron a desmentirlo³³.

El mismo día 7, se comunicaba al duque de Castroterreño la R. O. de 7-2-1845, haciéndole saber que la concesión había caducado, y que Salamanca la había solicitado, previo depósito de 6.000.000 de rs. Se le ofrecía, no obstante, una alternativa caballerosa: mejorar la proposición de Salamanca, «único caso que haría posible la prórroga que ha solicitado»³⁴.

EPÍLOGO

Reanudó la sociedad su actividad favorita, reuniéndose en Junta, inmediatamente. Se acordó entregar personalmente al ministro Pedro J. Pidal otro memorial, designándose, a este efecto, una comisión presidida por el duque de Castroterreño con Lara y cuatro socios más. El ministro se negó a recibirlos, por lo que tuvieron que enviar el escrito bajo sobre. Ante este desaire, el duque dimitió de su cargo de presidente³⁵.

La argumentación contenida en la instancia, era hasta cierto punto hábil, aunque silenciaba lo esencial, es decir, si la sociedad depositaria o no una fianza igual o mayor que Salamanca. Como esto era evidente que no podía hacerse por falta de fondos, se emborronaba papel para demostrar que la R. O.

³² Para la habilidad de Salamanca emprendiendo negocios sin dinero, cf. J. A. TORRENTE FORTUÑO, *Salamanca, bolsista romántico*, Madrid, 1969.

³³ BE, pp. 90-1 se hace eco de *El Globo*, tratando de tranquilizar a sus lectores.

³⁴ Inserta en BE, p. 97. A pesar del desaire que Pidal hizo al duque de Castroterreño, aquí le concede un trato de favor, proporcionándole una salida airosa a la que, en estricta legalidad, no tenía derecho. Al fin y al cabo, Juan de Guadalajara, duque de Castroterreño, Grande de España de 1.ª clase, Capitán General de los Ejércitos nacionales, no era un cualquiera.

³⁵ La reunión tuvo lugar el 7.2.1845, fecha de la Real Orden que se debió recibir el mismo día. La instancia del duque de Castroterreño también es de esa fecha. Cf. BE, pp. 98-100 y 108.

de 31-12-1844 carecía de efecto retroactivo, cosa que nadie discutía. De esto se pasaba a deducir que la sociedad no tenía obligación de hacer un depósito. Finalmente, se sugería al gobierno comparase las garantías que ofrecía la sociedad de María Cristina, por sí misma, con las de «un particular» como Salamanca.

Como el gobierno diera la callada por respuesta, el 25 de febrero se vuelve a insistir, esta vez con la firma de Lara ⁵⁶. En este último grito de dolor, Lara se recrea en su desgracia. Se trata, dice, de una decisión por la que «se le sacrifica y condena a arrostrar la suerte más desgraciada». Si no estuviera la razón de su parte, «esperaría el triste porvenir que se le prepara». Pide justicia, no para sí, «sino por sus hijos, cuya fortuna ha invertido en esta empresa». Después de llevar el peso de todo, «en premio a sus desvelos, de su amor patrio», se le sume «en la miseria».

Los argumentos son los del duque, aunque aprovecha la ocasión para hacer ver al gobierno que los seis millones despositados por Salamanca, representan unos dos millones efectivos al cambio de la plaza: una futesa.

He aquí el cuadro final de esta tragicomedia con sabor netamente español: una sociedad que tenía muchísimo honor, pero muy poco dinero. A otras personas les sucedía lo mismo, pero al revés. Así opinaba la *España Administrativa* cuando se refería a la anulación de «la ruinosa y fraudulenta contrata de tabacos», en la que participó Salamanca, y a «los medios poco caballerosos, por no calificarlos más duramente», que «esta notabilidad financiera de nuevo cuño» puso en juego para traicionar a la sociedad, siendo miembro de la misma ⁵⁷.

La ruina de Lara se evaluaba en 200.000 rs. y la de los socios fundadores en 4.000 rs., cantidad que éste prometía devolverles ⁵⁸. Con este fin, entabló un pleito contra Salamanca, solicitando daños y perjuicios. Este proceso era perjudicial en extremo para el banquero. Aún en el supuesto de obtener éste una sentencia favorable, la publicidad consiguiente habría dificultado la formación de la futura *Compañía anónima del camino de hierro de Madrid a Aranjuez*, así como sus restantes negocios ⁵⁹.

Es sabido que Salamanca cuidaba mucho su propia imagen y, por consiguiente, pagó con la misma magnanimidad con que otras veces perdonó ⁶⁰.

⁵⁶ BE, pp. 115-6.

⁵⁷ Artículo reproducido en BE, pp. 100-1.

⁵⁸ BE, n.º 22, 23.4.1845, p. 169, es decir después de que se concediera, el 6 de abril, el ferrocarril a Salamanca.

⁵⁹ El asunto pasó al juzgado de D. Miguel María Durán, según BE, p. 169.

⁶⁰ El interés de Salamanca por mantener su respetabilidad, es notorio. Cf. *Archivo Histórico de Protocolos*: Poder ante el notario Juan José del Portal en Madrid, 13.2.1844,

Pagó a Lara 200.000 rs., «por vía de indemnización», exactamente la misma cantidad que éste reclamaba y coincidente, a su vez, con el valor nominal de las 100 acciones que habría recibido de constituirse definitivamente la sociedad de María Cristina ⁶¹.

Cual ave fénix, Lara volvió de nuevo a la vida. El 9 de abril de 1845, a las cinco de la tarde, en el salón del Consulado de Alicante bajo la presidencia del Gobernador, informaba a los *numerosos* y frustrados suscriptores de esta ciudad y provincia, que la concesión había caducado, pasando el negocio a Salamanca ⁶².

Para octubre, tenía constituida una sociedad *científica*, de la que se titulaba director. Publicaría un Atlas Topográfico de España en fascículos a 20 reales, los planos sueltos a 30 reales. Entre los colaboradores, figuraba el brigadier Antonio Montenegro, a cuyas órdenes trabajó Lara en su juventud, y otros militares que habían participado en la sociedad de María Cristina ⁶³.

Si los presuntos compradores de estos fascículos hubieran estado debidamente informados, suponemos se habrían abstenido, prudentemente, de adquirirlos.

para entablar acciones contra los periódicos de París, *Observateur de Belgique* y *Journal de Commerce*, que habían difundido la noticia de quiebra y suspensión de pagos en «la casa que dirige y lleva su firma». Sobre la rotura de pólizas por Salamanca en la Bolsa, perdonando así a sus deudores, cf. J. A. TORRENTE FORTUÑO, op. cit.

⁶¹ Ibid. escritura de 24.12.1845, constitución de la Compañía de un camino de hierro de esta Corte a Madrid. En el Artículo 5.º de los estatutos, José de Salamanca, cede la Real Cédula de privilegio con diversas condiciones, entre ellas, que se le entreguen «200.000 rs. satisfechos al anterior concesionario por vía de indemnización».

⁶² *Guía del Comercio y Boletín de Fomento*, n.º 177, 21.5.1845.

⁶³ BE, n.º 46, 8.10.1845, p. 366.