

# COMPAÑÍA DE MEDINA DEL CAMPO A SALAMANCA

( 1877-1928 )

Juan José Cendal Búrdalo  
Facultad de Estudios Empresariales y Turismo  
Universidad de Extremadura  
Cáceres

## Introducción

El tendido de la red ferroviaria nacional se realizó en dos etapas: la primera, desde 1855 a 1865, quedó frenada por la aparición de la crisis agraria de 1864 y la económico-social y política de 1866-68; en la segunda, iniciada con la Restauración y finalizada a finales del siglo XIX, se relanzan las realizaciones y proyectos, materializándose las líneas transversales. Es en esta segunda etapa cuando inicia su actividad la Compañía de Medina del Campo a Salamanca, comenzando la explotación de la línea desde Medina a Salamanca el 26 de agosto de 1877 e inaugurándose el día 1 de septiembre del mismo año por el Rey Alfonso XII. Sus dificultades financieras iniciales se explican por la tardanza en desarrollar los tráficos debido a los escasos caminos que a la línea confluían y a la ausencia de redes férreas que le aportaran tráficos por su estación de Salamanca <sup>1</sup>. Tampoco son ajenas a dichas dificultades la escasez del recorrido (77 kms.) por un territorio (parte de la comarca de la Armuña) eminentemente cerealícola, donde se ubican las pocas estaciones que unía la línea (Medina del Campo, Campillo, Carpio, Cantalapiedra, Carolina, Pedroso, Gomecello, Moriscos y Salamanca). La esperanza de mejores resultados se materializó cuando se abrieron al tráfico las siguientes líneas férreas: la de Salamanca-Frontera Portuguesa partía de Salamanca y se bifurcaba en dos ramales en Fuentes de San Esteban (uno hacia la Beira Alta portuguesa por Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro-Villar Formoso y el otro hacia Miño-Douro por La Fregeneda-Barca D'Alba) abiertos en 1886 y 1887, respectivamente, uniéndose directamente a Salamanca con Lisboa y Oporto y posibilitando la circulación del sud-expreso París-Medina del Campo-Lisboa; la línea Avila-Salamanca, provisionalmente explotada por la Compañía de los "Diques de Oporto y caminos de hierro peninsulares" cuyo trayecto desde Salamanca hasta Peñaranda de Bracamonte<sup>2</sup> fue abierto a la explotación el 31 de Mayo de 1894, la proporcionará tráficos importantes sobre todo de trigos procedentes de la comarca de La Moraña; finalmente se abrió al tráfico la línea desde Malpartida de Plasencia a Astorga (1896) de la Compañía Madrid Cáceres Portugal y del Oeste de España que ligará Castilla con Extremadura y Andalucía.

En los anteriores párrafos encontramos implícita la importancia de esta línea y, por tanto, el objeto de sus tráficos y también algunas causas que originaron su decadencia:

-la Compañía SA-FP la proporcionará, además de productos procedentes de Portugal (carbón vegetal y leña, sal, maderas, pescados, ganado mayor y menor). productos gallegos y asturianos, principalmente ganado vacuno con destino al abastecimiento de la ciudad de Madrid. Por esta razón será muy importante para la Compañía M-SA la firma del Tratado Hispano-Portugués de 1893, e igualmente su denuncia por parte de España en 1913; pero sobre todo la Compañía SA-FP hará posible el tránsito de viajeros con origen o destino a París y Lisboa (ciudad. esta última que era escala obligada para todos los vapores que hacían sus viajes a América del Sur) una vez se hubo establecido el acuerdo (1894) entre la Compañía Internacional de wagones-camas con las compañías francesas, españolas y portuguesas para que el sud-expreso París-Lisboa pasara por la línea de Medina del Campo-Salamanca-Pampilhosa.

-la Compañía AV-SA, con el trayecto abierto sólo hasta Peñaranda de Bracamonte, la proporcionará abundancia de trigos destinados a satisfacer la demanda de los mercados levantinos. principalmente

catalanes (Tarragona y Barcelona) por la línea Valladolid-Ariza, que, adquirida la concesión por MZA en 1891 y abierta al tráfico en 1895,<sup>3</sup> servirá de enlace entre la Compañía de Norte (Madrid-Irún) y MZA (en su tramo Madrid-Zaragoza). La inauguración de toda la línea de Ávila a Salamanca por el General Primo de Rivera en 1926 acortó 53 kms entre Salamanca y Madrid, en relación con el anterior trayecto de Salamanca-Medina-Madrid y de 56 kms de recorrido entre Astorga y Madrid<sup>4</sup> por lo que restó abundante tráfico procedente de Salamanca. Galicia y Portugal a la Compañía Medina-Salamanca, siendo una de las causas del decrecimiento de sus productos.

-la apertura de la línea del Oeste, en su trayecto Salamanca-Astorga, la privará de todos los transportes de Salamanca a Asturias y Galicia y viceversa. pero esa pérdida fue compensada, en parte, con nuevas corrientes de tráfico por el tramo Malpartida de Plasencia-Salamanca procedentes de las provincias de Badajoz, Sevilla, Huelva y destinadas a las de Burgos, Santander y Vizcaya y viceversa.

Los resultados económicos de la Compañía estarán condicionados, no solo a los ciclos climáticos que afecten a la región, sino también a las relaciones internacionales mantenidas con Portugal, los sucesos políticos que ocurran en el país vecino, la política arancelaria establecida por España, así como por los hechos antes relatados.

Si no se especifica la fuente, los datos están sacados de las Memorias de la Compañía. Los cuadros y gráficos son de elaboración propia.

Mapa 1



Fuente: Autor anónimo de finales de los años 30 del presente siglo.

## I.- Historia de la Compañía

### 1.-Historia de la concesión

La ley 13 de abril de 1864 autorizaba al Gobierno a otorgar, sin subvención del Estado, en pública subasta, la concesión de un ferrocarril desde Medina del Campo a Salamanca (en adelante M-SA). La R.O. de 20 de abril de 1864 otorga la concesión a Carlos MOREAU, previa la solicitud del mismo y habiendo consignado el depósito exigido por la Ley de 13 de abril citada.

- R.O. de 23 de septiembre de 1864 aprobó la transferencia de la concesión hecha por MOREAU a Sebastián GONZÁLEZ. Al morir Sebastián González se inicia un pleito ordinario sobre mejor derecho a la concesión de este ferrocarril entre la heredera única ab-intestato Bibiana MARTÍNEZ, madre del fallecido, y Carlos. A. MOREAU. Celebrada la escritura de transacción celebrada entre Alejandro Bengoechea, en nombre de Bibiana Martínez, y Carlos Moreau. el 22 de julio de 1866 se realiza la transferencia de la concesión de Carlos A. MOREAU a favor de Felipe LOREAU. Reconocida la cesión y transferencia por R. O. de 24 de agosto de 1866.

-R.O. de 21 de octubre de 1871 aprobó la transferencia de la concesión para la construcción y explotación de este ferrocarril, realizada por Felipe LOREAU, a favor de: Rafael CABEZAS, Alfonso LORAIN y de la Sociedad Colectiva “GRACIÁN GARRÓS HIJO Y AVRIL”

Esta transferencia de la concesión incluía los planos, perfiles y documentos que componían el proyecto y los estudios de su prolongación a Béjar y La Fregeneda. Los derechos de concesión de estos señores ( Cabezas, Lorain, Garrós y Avril) son cedidos a favor de una Sociedad Anónima de Crédito, llamada **Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca** que se constituyó en virtud de escritura pública, otorgada también ante el notario D. León Muñoz. La duración de la Sociedad se fijó en 99 años y el capital social era de 7.125.000 pesetas representado por 15.000 acciones de 475 pesetas. o 500 francos cada una y con la facultad de poder emitir obligaciones hipotecarias al portador, debiendo ser regida la Compañía por un Consejo de Administración compuesto por 15 accionistas.

-R.O. de 29 de noviembre de 1871, se aprueba la concesión de los anteriores señores a favor de la Sociedad Anónima que se crea llamada Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, y se la reconoce como única concesionaria.

### Proceso de construcción de la línea:

Desde la concesión de la línea hasta su apertura al tráfico no pasó mucho tiempo. aunque éste estuvo jalonado de aplazamientos: la R.O. de febrero de 1867 prorrogó en 30 meses el plazo de construcción de la línea, debiendo hallarse terminada y dispuesta al servicio público el 20 de octubre de 1868. la R.O. de 1 de agosto de 1868, amplió la prórroga al 20 de abril de 1870. Una Ley de 2 de julio de 1870 concedió a diversas líneas, y entre ellas a la de M-SA, un auxilio o anticipo, reintegrable en 15 años, de 60.000 pesetas por Km., con la condición de que quedasen terminadas las obras en los plazos improrrogables que fijara el Gobierno. y la R.O. de 16 de junio de 1871 fijó como plazo improrrogable para la terminación de la línea y ponerla en explotación el día 30 de junio de 1873. Nuevo aplazamiento con la R.O. de 16 de abril de 1873 que dispuso las fechas en que debían terminarse las diferentes líneas en construcción, determinándose para la de M-SA la del 15 de noviembre de 1874. Prorrogando el anterior plazo de terminación en dos años más la R.O. de 19 de febrero de 1875. La R.O de 14 de abril de 1875 autorizó la apertura al servicio público de la Sección de Medina del Campo a Cantalapiedra; su inauguración tuvo lugar el 19 de abril de 1875.

La Ley de Presupuestos de 21 de Julio de 1876 declaró subvención el anticipo reintegrable de 60.000 pesetas. por km. que tenían concedido varias líneas, incluida la M-SA, quedando relevada la Compañía de la devolución de las cantidades en tal concepto percibidas y que debiera aún percibir.

Una nueva Ley de 12 de enero de 1877. otorgó nueva prórroga de un año para la terminación de la línea hasta Salamanca. El 3 de agosto de 1877 se abrió al servicio público la Sección desde

Cantalapiedra a El Pedroso., y el 26 de agosto de 1877 la Sección de El Pedroso a Salamanca, quedando definitivamente en explotación toda la línea M-SA.

El Costo total de la línea ascendió a 8.127.669, 46 pesetas. Recibiéndose de los señores Maze y Voisine, contratistas del material de la línea, 25 vagones cubiertos y 5 jaulas y cancelándose una hipoteca de 503.500 pesetas inscrita a favor de la Diputación de Salamanca, no pesando sobre la línea, a 31 de diciembre de 1877, otra hipoteca que la de las obligaciones emitidas y en cartera.

#### Evolución de la Compañía

El Consejo de Administración<sup>5</sup> compuesto de 10 miembros. de los 15 que podían formar parte de él. estuvo presidido por el Marqués de Vinent. Muy pronto la situación financiera se hizo insostenible ya que los productos de la explotación no compensaban los desembolsos hechos para la construcción de la línea y para el sostenimiento del servicio por lo que la Junta General y el Consejo otorgaron, el 28 de mayo de 1878, al Sr. Presidente poderes ilimitados, a fin de que adquiriese los fondos indispensables para hacer frente a la mala situación financiera. Las negociaciones entabladas por el Presidente con la Societé Financière de París darán lugar a un Convenio con dicha Societé Financière cuyos puntos más importantes fueron:

Entraban a formar parte del Consejo de Administración de la Compañía. M-SA varios administradores de la Societé Financière. El articulado del documento del convenio, firmado en París el 28 de septiembre de 1878 por ambas partes contratantes, y aprobado por el Consejo, en sesión de 17 de octubre siguiente, y por la Junta General Extraordinaria de 25 de noviembre del mismo año 1878, decía así:

1º.-La Compañía se obligaba a ceder y vender a la Societé Financière de París, las 6.547 acciones que están en cartera, resto de las 15.000 que componían el capital social y las 35.950 obligaciones que existían también en cartera, de las 38.000 emitidas con fecha del 22 de marzo de 1877.

2º.-La Compañía recibirá, en el acto de ser entregadas a la Societé Financière en París las citadas acciones y obligaciones, 4.243.723 francos en efectivo, que habrán de ser invertidos en saldar todas las deudas que pesaban sobre la misma Compañía, excepción hecha de las 2.050 obligaciones que tenía en circulación.

3º.-La Societé Financière se obligaba a abrir un crédito a la Compañía de hasta 400.000 francos para realizar las obras de perfeccionamiento y terminación de la línea de M-SA, cuyo reembolso se reservaba aquella para cuando hayan de emitirse nuevas obligaciones por la Compañía.

4º.-La misma Societé Financière se comprometía a ejecutar los estudios de la línea férrea de SA a la Frontera Portuguesa (unos 112 Kms.) para unir el ferrocarril de la Compañía con el de la Beira Alta de Portugal, y a poner los medios para obtener la concesión de aquella línea; y en el caso de obtenerla, a ceder los estudios y esta concesión a la Compañía.

5º.-La cesión de las 6.547 acciones expresadas, se realizaba por el total del valor de las mismas, o sea 3.109.825 pesetas, que al cambio corriente representaba igual número de francos, y las 35.950 obligaciones se cedían en compensación de los 1.133.898 francos, resto de los 4.243.723 que se habían de recibir al contado contra la entrega de dichos títulos, de la apertura del crédito prometido por la cantidad necesaria para el perfeccionamiento de las obras de la línea que no había de exceder de los 400.000 francos reembolsables, arriba expresados, y por la promesa de cesión, en su día, de los estudios y concesión, si la obtuviera la Societé Financière de la vía férrea de Salamanca a la frontera de Portugal para unir a la de la Beira Alta.

La Compañía con los 4.243.723 francos que recibió, liquidó sus deudas el 15 de diciembre de 1878 y le quedó un saldo de 336.182,23 pesetas, cantidad que debía destinarse exclusivamente al pago de la fianza y a la liquidación definitiva con los constructores. Asimismo la Societé Financière abrió oportunamente a la Compañía el crédito de 400.000 francos según lo estipulado.

El Consejo consignó que el 27 de Noviembre de 1878 se elevaron a escritura pública los Estatutos reformados, ante el Notario D. León Muñoz, cuya escritura se insertó en la Gaceta de Madrid y en

el Boletín Oficial de la provincia, con lo cual quedó legalmente reorganizada la Compañía constituyéndose un nuevo Consejo de Administración y un Comité permanente de París.

El nuevo **Consejo** quedó de la siguiente forma: Presidente: Marqués de Vinent; Vicepresidentes: Mr. Henri Durangel y Rafael Cabezas; Consejeros: Luis Díaz Pérez, Agustín Díaz Agero, Sr. Marqués de Hoyos, Sr. Marqués de Villalobar y el Conde de la Corzana.

El **Comité permanente de París** por: Presidente, el Vicepresidente del Consejo, Mr. Durangel; Consejeros: Maurice Aubry, Mr. Le Baron Gustave de Busiérre, Mr. Le Duc de Conegliano, Charles Cotard, Armand Donon, Charles La Chambre, Paul le Roux de Bretagne.

El cargo de Administrador-Delegado fue creado en el art. 25 de los nuevos Estatutos, fue conferido a Paul le Roux de Bretagne, exdirector del Ministerio del Interior de Francia. A su pronta muerte el Consejo nombró a Mr. Pierre Caillat, exsecretario general de la Prefectura del Norte en Francia, para cubrir las vacantes de Consejero y Administrador-Delegado. Censor: Mr. Gustave Fouchault y Secretario del Consejo: Gabriel de Courcy. Las figuras de Administrador-Delegado y de Censor eran de nueva creación.

Esta Compañía contrató en mayo y agosto de 1878, con el Banco de España y la Dirección General del Tesoro Público, respectivamente, el transporte de metálico por la línea y por R.O. del Ministerio de Fomento. de 10 de junio de 1879, fueron admitidas a la cotización oficial en la Bolsa de Madrid las acciones y obligaciones de la Compañía.

Durante 1880 comienzan a organizarse en Cantalapiedra los talleres provisionales de reparación y conservación del material de la línea, se montaron las máquinas obreras siguientes: dos tornos, dos máquinas de cepillar, dos de taladrar y una de serrar madera. El impulso de esas pequeñas máquinas se hacía a brazo. *“Cuando la Compañía adquiera un gran torno de ruedas para tornear desde las motrices de máquina mixta, que son las mayores, hasta las ruedas de coches y wagones que son las más pequeñas y una prensa hidráulica para calzar ejes de todas clases, utilizando como motor de todas las ya citadas una de las máquinas de 100 caballos, haciendo en ella una pequeña modificación, que no impediría en un momento dado restituirlas al servicio ordinario, estará la Compañía en disposición de tener asegurado el importantísimo servicio de tracción, sin necesidad de recurrir a los talleres de otras Compañías”*<sup>6</sup>.

Oportunamente fueron presentados por la Societé Financière a la Dirección general de Obras públicas, los estudios de la línea férrea que había de unir la de Salamanca con la de Beira Alta, en Portugal, pasando por Ciudad Rodrigo, consignando en 23 de octubre de 1879 el depósito de 339.000 pesetas nominales, que la legislación exige en relación a la importancia del presupuesto; pero el Gobierno exigió como complemento de la Ley de 22 de diciembre de 1876, que se presentase también otro estudio del ramal que ha de unir nuestra línea con la portuguesa del Duero, en Barca de Alba. No había podido realizarse antes ese estudio, por no estar determinado el punto de bifurcación; mas dispuesto por Real orden de 18 de agosto último, que fuese entre Bohadilla y San Muñoz, la Societé Financière ejecutó con la mayor actividad dicho estudio desde el empalme a Barca de Alba, y fue presentado al Gobierno, dentro del marco marcado en aquella Real disposición. El tiempo transcurrido desde que se constituyó el importante depósito mencionado para el ramal de la izquierda, o sea el que ha de pasar por Ciudad Rodrigo; las justas excitaciones del Gobierno lusitano y la circunstancia, sobre todo, de que dentro de cuatro o cinco meses llegaría la locomotora portuguesa, recorriendo toda la línea de la Beira Alta, ya casi concluida, a Villarformoso, punto de empalme en la frontera, era necesario y hasta de decoro nacional, el que aquel ramal se subastase pronto y que se construyera con rapidez, a fin de que sea un hecho el ferrocarril internacional, que por Castilla habría de enlazar directamente con Europa a Lisboa y Oporto, y las más ricas comarcas de Portugal. La subasta de la concesión se realizó el 23 de septiembre de 1881 y fue adjudicada a Mr. Henry BURNAY (Conde de Burnay) que venía de acuerdo y en combinación con la Societé Financière de París. El negocio se lo ofreció a un sindicato de

banqueros y capitalistas de Oporto respaldados por el propio Gobierno portugués muy interesado en propiciar las comunicaciones internacionales con trayectos más cortos hacia Europa. De hecho la Ley de 22 de julio de 1882 autorizaba al Gobierno portugués a garantizar un interés anual del 5% al capital que se invirtiera en la construcción del ferrocarril español. Se creó la Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa a la que Burnay aportó la concesión española y el Sindicato de Oporto, en base a la Ley antes citada, los derechos que garantizaba el contrato con el Gobierno portugués.<sup>7</sup>

En el ejercicio de 1886 se produjo un hecho lamentable, el cajero de la Compañía M-SA desapareció, dejando un descubierto. El Consejo separó, entonces, la parte administrativa de la parte técnica y aumentó los medios de vigilancia y de intervención. Desde el 5 de Junio de 1886 se estableció un nuevo servicio de movimiento en la línea M-SA, con dos trenes por cada día en cada dirección, a fin de enlazar sin retraso, de una parte, con los trenes expresos de la Compañía del Norte en Medina, y, de otra, con los trenes de la Compañía de Salamanca a la frontera portuguesa.

El día 6 de Enero de 1886 la Participación de la Societé Financière comunicó a la Compañía su disolución, comunicándola que las 35.950 obligaciones de que era propietaria habían pasado a manos del Comptoir d'Escompte de París con el cupón núm. 5 unido, e invitándola a confirmar a este Establecimiento los acuerdos habidos hasta 31 de Diciembre de 1886 inclusive, entre la Compañía y la citada Participación, para no presentar al cobro los cupones vencidos y las obligaciones favorecidas por la suerte que poseía. Se escribió en tal sentido al Comptoir d'Escompte de París, enviándole el detalle de la cuenta cupones vencidos y obligaciones favorecidas por la suerte cuyo pago fue aplazado, con el saldo en 31 de diciembre de 1886, y este Establecimiento contestó con su conformidad. Como la mayor parte de las acciones habían cambiado de propietario, los miembros del Consejo, deseando dejar en completa libertad a los nuevos poseedores de las acciones para que puedan tener representación en la administración de la Compañía presentaron su dimisión al Presidente de Madrid. La Junta general nombró nuevo Consejo, después de haber acordado dos modificaciones a los Estatutos ( la 1ª, reducir a cinco como mínimo y a nueve como máximo, el número de los miembros del Consejo de Administración, y la 2ª, relevar al Consejo de Madrid de la obligación de reunirse en determinadas épocas). Dicho Consejo estuvo formado por los señores: Marqués de Vinent, Conde de Burnay, Pedro Caillat, Vieira de Castro, Denfert-Rochereu, Henry Durangel, Antonio Gallardo, Emile Hentsch y el Barón de Neuflyze.

Se inician entonces fuertes inversiones: instalaron los dos hilos telegráficos del Estado cuya ejecución había sido reclamada por la Dirección general de Correos y Telégrafos haciendo uso del crédito de 353.500 francos, abierto en 1887 a la Compañía por el Comptoir d'Escompte de París; se comienza la renovación de la vía con carriles de acero, traviesas de roble, balastro nuevo a base de piedra machacada en sustitución de la arena.,etc.

En 1889 el Banco André Neuflyze et Cie, sustituyó en las labores de crédito al Comptoir d'Escompte. El Consejo informó que durante el ejercicio de 1889 se habían iniciado diferentes gestiones para la venta, cesión, traspaso o arrendamiento a largo plazo de la línea explotada por esta Compañía, y para la fusión de la misma Compañía con otra u otras de ferrocarriles. A petición de la propia Compañía, ésta fue declarada en suspensión de pagos. La Junta autorizó en junio de 1891 a su Consejo de Administración para dar en arrendamiento, traspasar, ceder o vender su camino de hierro de Medina del Campo a Salamanca, o para refundirse con otra u otras Compañías o Sociedades del mismo o análogo carácter. confiriendo al Consejo todas las facultades necesarias para llevar a término y formalizar definitivamente los contratos y escrituras consiguientes; el resultado fue la elaboración de un Convenio que se presentó a los acreedores. Hechas todas las publicaciones necesarias se presentaron oportunamente las correspondientes adhesiones, que representaban en total más de las nueve décimas partes de los créditos hipotecarios, excediendo, por

lo tanto, considerablemente la cifra que la ley exigía para la aprobación del Convenio. Pero antes de la proclamación de tales resultados por el Juzgado, la Diputación provincial de Salamanca presentó demanda contra la Compañía, que el Juzgado creyó en su deber acumular a los autos del Convenio, y en su consecuencia éstos se paralizaron; el Juzgado desestimó por completo las pretensiones de la Diputación, y ésta interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia que de nuevo perdió. interponiendo recurso de casación, con lo cual quedaba aplazada de nuevo la decisión del Juzgado que entendía en el proyecto de Convenio. El Tribunal Supremo, por Sentencia de 29 de octubre de 1895, desestimó el recurso de casación interpuesto por la Diputación provincial de Salamanca, contra la sentencia que en 2ª instancia la había condenado. El Convenio propuesto a los acreedores en 1891, y cuyo procedimiento estaba en suspenso por el litigio promovido por la Diputación Provincial de Salamanca, fue definitivamente rechazado por la mayoría de los acreedores. Se inició la tramitación de un nuevo Convenio que fue publicado en la Gaceta de Madrid el 15 de abril de 1898 por el que el producto bruto de la explotación sería destinado, hasta donde alcanzara, al pago de las atenciones correspondientes al Ejercicio. Es decir cada ejercicio habría de soportar los gastos que le correspondían. Una vez declarado definitivo y obligatorio y expirados los plazos de apelación, la Compañía invitó a los tenedores de obligaciones y de cupones atrasados a presentarlos en las Cajas de la Compañía, en las condiciones previstas por los artículos 2º y 3º del Convenio. Ingresaron exactamente las 38.000 obligaciones, y 3.000 fueron quemadas, según consta en el Acta autorizada por el notario González y Martínez, y las otras 35.000 fueron respectivamente estampilladas con sellos indicadores de que formaban parte del grupo de las 17.500 obligaciones de 500 pesetas, 3 por ciento de interés fijo, o del grupo de las 17.500 obligaciones de 300 pesetas, 5 por ciento de interés variable. La entrega de dichas obligaciones, así estampilladas, a los interesados, fue verificada con toda regularidad, y los acreedores retiraron, contra recibo en forma, los títulos que les pertenecían, terminándose todas las operaciones materiales resultado del Convenio.

Se estableció un acuerdo entre las siete Compañías de ferrocarriles interesadas y la Compañía Internacional de Wagon-camas, para que el sud-expreso pasara por la línea Medina-Salamanca-Pampilhosa. Este tren empezó a circular por nuestra línea el 1º de Julio de 1895. Hasta el 15 de Abril de 1896, este tren, además de las correspondencias internacionales, sostuvo una excelente comunicación entre Madrid y Salamanca, cuyo trayecto recorría en siete horas aproximadamente. pero la necesidad de obtener más fácil correspondencia de París con los trenes de Bruselas, Colonia y Londres exigieron para el expreso de Lisboa un nuevo itinerario, distinto del de Madrid, que imposibilitaba ya la correspondencia de Medina del Campo a Madrid. La Compañía protestó por esta sensible supresión ante la Compañía Internacional, pidiéndola que restableciera el servicio directo de Madrid a Salamanca. Las tarifas internacionales franco-hispano-portuguesas, fueron negociadas con las otras seis compañías que constituían con M-SA la línea directa a París y fueron aplicadas durante el año 1900. El trabajo de refuerzo de todos los puentes metálicos se terminó en 1909, y en 31 de diciembre no quedaba ya nada más que efectuar el remplazo total de un puente de 6,90 metros. Se hizo entonces el pedido de cuatro locomotoras más pesadas y de mayor potencia así como de 20 vagones cubiertos con el fin de mejorar el servicio del sud-expreso. Los nuevos trenes, puestos en marcha a partir del mes de octubre de 1911, redujeron notablemente el recorrido de París a Lisboa, que se hacía en cuarenta y una horas cincuenta y cinco minutos en los trenes directos, y en treinta y cuatro horas treinta y cuatro minutos en el sud-expreso. Los trabajos de renovación de la vía principal se terminaron en 1911; en 1912 se terminó de sustituir el balasto y en 1913 se terminó de reforzar dicha vía.

En 1911, la Compañía, manteniendo las reparticiones de fin de año, favoreció la creación de una Caja de pensiones de retiros para desarrollar entre su personal el espíritu de ahorro y previsión de tal forma que a todo empleado u obrero que se hiciera abrir una cuenta en el Instituto Nacional de



Previsión, la Compañía efectuaría en el mismo Instituto, al crédito de dicha cuenta, una entrega que, según el caso, sería del 2 al 3 por 100 del importe de su sueldo o de su jornal. En 1912. la Compañía tomó la decisión de mejorar todavía más las últimas disposiciones y a partir de 1º de enero de 1913 ingresaría en las cuentas de retiros que sus empleados hubieran abierto en el Instituto Nacional de Previsión una suma igual a la entregada por dichos empleados cuando éstos ingresaran el 3, 4, y 5 por 100 de sus sueldos, y el 5 por 100 cuando los mismos ingresasen el 5 por 100 o mayor cantidad. La guerra europea produjo una paralización considerable de la vida comercial, pero también contribuyó a ello, en cierta proporción, la carencia de un nuevo Tratado de comercio hispano-portugués, después de haber expirado el antiguo Tratado el 15 de Octubre de 1913.

Con el inicio de la 1ª Guerra Mundial, la Compañía fue avisada, por sus banqueros Neuflyze y Compañía en París, de que era necesario reembolsar los créditos concedidos para los trabajos complementarios; en 1915 se les reembolsa 175.000 francos de esa cuenta. Durante el ejercicio de 1916 la Compañía hizo frente a aumentos de jornales y sueldos así como al alza que se produjo sobre todos los materiales empleados en la explotación de la línea. También contribuyó al mayor gasto el aumento del recorrido de trenes y la liquidación de los importantes trabajos emprendidos para mejorar las instalaciones de la línea; también se procedió al reembolso del saldo del crédito con la Casa de Banca Neuflyze y Compañía, de París, dicho reembolso fue posible por la venta de 674 obligaciones hipotecarias de interés fijo al 3 por 100 de las que la Compañía tenía en cartera, teniendo también concertada la venta de un nuevo lote con objeto de conservar en las Cajas de la Compañía los fondos en metálico indispensables para su buen funcionamiento.

Durante el ejercicio de 1917 aumentan los gastos debido en parte al encarecimiento del carbón y demás materiales necesarios a la explotación, pero en gran parte también, casi en una proporción del 50%, a las mejoras de sueldos y jornales otorgados al personal de la Compañía, mejoras que representan 38.140, 24 pesetas para el año 1917, después de haber ya tenido otra mejora de 38.310 pesetas en el año 1916; de modo que en el transcurso de tres años los sueldos, que ascendían en el año 1915 a 400.568 pesetas, subieron a más de 500.000 en 1918.

A los gastos se sumaron los dos accidentes ocurridos en la línea los días 9 y 10 de enero de 1918. Se trató de dos explosiones de calderas que ocasionaron la muerte de varias personas. Durante este ejercicio de 1918 se terminaron las instalaciones complementarias (alumbrado eléctrico y calefacción) en las nuevas oficinas de la Compañía en Salamanca. El aumento considerable que presentaban los gastos en el ejercicio de 1919 fue debido, por una parte, a las nuevas mejoras concedidas al personal que absorbieron completamente el recargo de tarifas autorizado por el Gobierno en 1918, y de otra, al encarecimiento de los principales artículos necesarios para la explotación y más especialmente de los carbones, hierro y lubricantes. En el ejercicio de 1921 la Compañía tuvo que hacer frente a la aplicación de la jornada de 8 horas y durante 1922 a la huelga sostenida durante casi todo el mes de enero por la mayoría del personal con motivo de la negativa dada por el Consejo de Administración a la petición de una nueva paga extraordinaria con pluses, ya que la mensualidad extraordinaria reglamentaria se le había abonado en el mes de abril de 1921, solucionándose el conflicto al ofrecer el Consejo a título excepcional, el importe de quince días de haber sin pluses. El segundo hecho es el relativo al choque de los trenes correo núm. 1 y sud-expreso número 12 cerca de la estación de Carpio, en la madrugada del día 26 de marzo. sufriendo graves averías las máquinas 24 y 25 que remolcaban los trenes 1 y 12 y parte del material de los mismos.

En 1924 se establece el Nuevo Régimen Ferroviario acogiendo la Compañía al mismo. El período provisional se iniciaba el 1º de julio de 1926 y terminaría el 31 de diciembre de 1928. Por R.O de 19 de enero de 1926 se aprobó por el Consejo Superior de Ferrocarriles, con cargo a la Caja Ferroviaria del Estado, el plan general de adquisiciones de material y de las mejoras de obras a

realizar en la línea durante el ejercicio de 1926, concediéndose a la Compañía un crédito de 1.549.000 pesetas.

Mientras tanto el Consejo venía ocupándose del reembolso de las obligaciones de interés variable; al finalizar el ejercicio de 1925 quedaban todavía en circulación 10.917 desapareciendo, a partir de 1º de enero de 1927 del pasivo de la Compañía la carga que representaban. No obstante la cuenta de resultados empeoró para la Compañía debido al desvío de los viajeros de o para Madrid por la línea de Ávila a Salamanca, al servicio particular de automóviles en creciente desarrollo y también al menor producto que rendían los billetes de la tarifa especial 109 (kilométricos).

La Junta general extraordinaria de accionistas que tuvo lugar el 7 de noviembre de 1928, y a la que fue sometido el examen de la situación en que se encontraba la Compañía con motivo de la publicación del Real Decreto-Ley de 9 de septiembre de 1928 sobre la constitución de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, adoptó por unanimidad los acuerdos siguientes:

1º.-La Junta general, oída la Memoria del Consejo de Administración acordó transferir a la nueva Empresa Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, con fecha 1 de enero de 1929, la concesión de la línea de Medina del Campo a Salamanca, con todos los derechos y obligaciones que de ella se derivan, los materiales en almacén, acopios y, en general, todo el activo relacionado con la explotación, así como el pasivo resultante de la explotación propiamente dicha, y el que pudiera existir en las cuentas de almacén, con motivo de adquisiciones o compras hechas durante el año corriente, según resulten del Balance de la Empresa cerrado en 31 de diciembre próximo; quedando a su cargo la liquidación de los demás créditos activos y pasivos existentes en la fecha de la fusión, especialmente entre los primeros, los valores representativos de las reservas materializadas propiedad de los accionistas, todo ello conforme a las disposiciones del referido Real decreto.

2.-Decidió igualmente declarar la liquidación la Compañía del ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, a partir de 1 de enero de 1929 y nombrar como liquidadores de la Empresa a los nueve señores que se mencionan en la tercera resolución, modificando para ello el artículo correspondiente de los Estatutos, que quedará para ello redactado en la siguiente forma: *“Art. 49. Acordada por cualquier causa la disolución de la Sociedad, serán elegidos como liquidadores las mismas personas que compongan el Consejo de Administración, el cual seguirá sus funciones, dando principio a la liquidación hasta la completa terminación de ésta, todo ello con arreglo a las disposiciones legales vigentes y a los presentes Estatutos.”*<sup>8</sup>

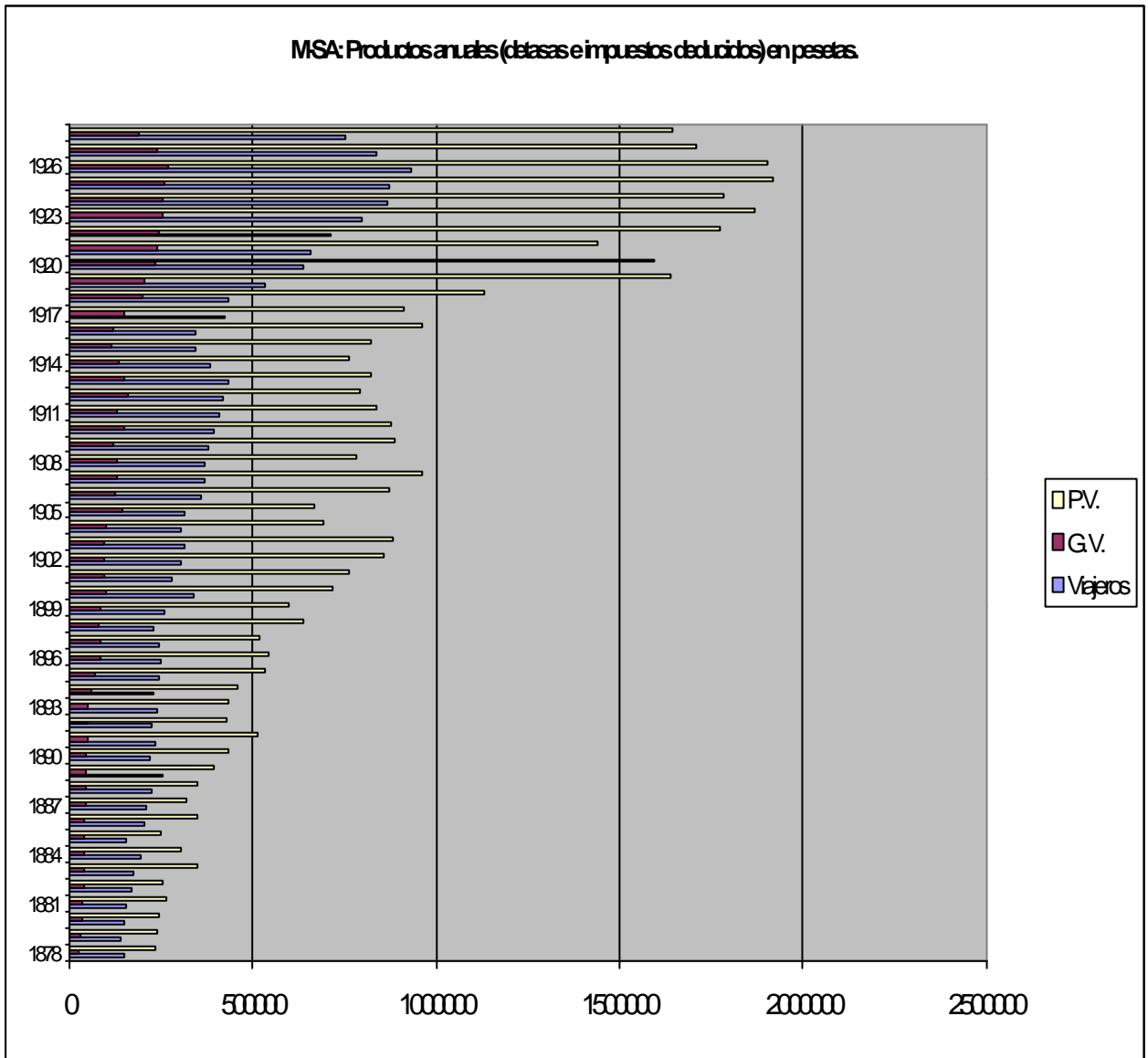
3º.-La Junta general extraordinaria acordó aceptar la dimisión que le fue presentada por el Consejo de Administración en su totalidad y nombró para componer el Consejo de Administración a los Srs.: Domingo de Epalza, Vizconde de Escoriaza, José Joaquín de Ampuero, Tomás Urquijo, José María de Escoriaza, Luis Olanda, Valentín Ruiz Senán, Ignacio Coll y Eduardo Garre y Rex, encargándoles la liquidación de la Compañía..

4º.- La Junta general extraordinaria designó a Eduardo Garre y Rex para que. en nombre de la Compañía. asistiera a la redacción de los Estatutos de la nueva Empresa, adoptando, con respecto a ellos, las resoluciones que creyera más convenientes al interés social; y asimismo asignó al mismo Sr. Garre y a Luis Urquijo y Ussía, Marqués de Amurrio, para la formación del Consejo provisional de la nueva Empresa; otorgamiento de la escritura de constitución de la misma; entrega de la línea a la nueva Sociedad, y, en general, autorizó a dichos señores para que llevaran a cabo cuantas operaciones estuvieran relacionadas con el traspaso de los bienes sociales a la nueva red.

5º.-El 31 de diciembre de 1928 cesó la explotación de la línea y la escritura pública de integración de la línea Medina del Campo a Salamanca a la nueva Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España fue firmada el 8 de febrero de 1929.

## **II.- Evolución de los productos (Gráfico nº 1y Anexo I)**

Gráfico nº 1



La Compañía, como parte del enlace internacional Lisboa-París, obtiene gran parte de los productos de los viajeros por esa función, representando los viajeros, en los 52 años de estudio de la línea, el 28,5 % sobre el producto total, mientras que los de P.V. y G.V. fueron del 62,5 % y el 8,9 %, respectivamente.

A lo largo de ese medio siglo de existencia, podemos reflejar algunos hechos que nos ayudan a comprender mejor los vaivenes en la captación de los productos por parte de la Compañía.

Desde el ejercicio de 1878 hasta el de 1885 los productos no sobrepasan el medio millón de pesetas anuales, si exceptuamos 1883 y 1884 en los que se ven reflejados los productos obtenidos por el transporte de traviesas y carriles para la construcción de la línea SA-FP. Este primer tramo temporal se cierra con el retroceso de 1885 motivado por la enfermedad del cólera que obliga a Portugal a establecer medidas de control en la frontera con España. En 1886 se inicia la recuperación de los productos por la apertura de la línea SA-FP en su ramal de Ciudad Rodrigo y por el establecimiento

de dos trenes expresos cada día y en cada dirección a fin de enlazar sin retraso con los trenes expresos de la Compañía Norte en Medina del Campo y con los trenes de la Compañía SA-FP en Salamanca. El ejercicio 1887 presencia la apertura del ramal hacia Oporto de la Compañía SA-FP y, a pesar de la crisis agrícola que se extendía por España y que influyó también en el territorio recorrido por la línea, los productos no bajaron sustancialmente gracias al incremento de viajeros y al tráfico en G.V. El ejercicio de 1889 experimenta un suplemento en los ingresos de los viajeros que fueron a la Exposición Universal de París; 1890 presencia una sensible disminución de viajeros y G.V. con motivo de la extensión del cólera por varias provincias españolas y las medidas de control higiénico- sanitarias establecidas por Portugal en la frontera; 1891 refleja la excelente cosecha de cereales y su exportación al extranjero, dicha exportación quedó frenada en el ejercicio siguiente con motivo de la supresión de los Tratados de comercio con Francia; se eleva la recaudación en 1893, con motivo de la firma del Tratado de comercio Hispano- Portugués que permite el aumento del comercio de harinas, aceites y , sobre todo, sal que se trae de las costas portuguesas; aumento en 1894 por la apertura de la línea AV-SA, en su trayecto Salamanca-Peñaranda de Bracamonte; en 1895 el Gobierno español eleva los derechos arancelarios para la importación de cereales, lo que permite el transporte hacia Tarragona y Barcelona de mayor cantidad de trigo, transporte favorecido por el establecimiento de precios reducidos por parte de la Compañía Norte en su lucha con MZA, también se refleja, en la elevación de los productos, la circulación del sud-expreso, tras acuerdo establecido entre la Compañía Internacional de wago-ncamas y las Compañías francesas, españolas y portuguesas, en 1894, para que circulara por la línea Salamanca-Medina-Panpilhosa, además del servicio establecido entre Madrid y Salamanca que este mismo sud- expreso realizaba y que duraría solo hasta el 15 de abril de 1886 en que fue suprimido. El ejercicio de 1896 presencié la elevación de productos con la apertura de la línea del Oeste, de la Compañía Madrid-Cáceres-Portugal y del Oeste de España, que enlazaba por el sur con la línea Madrid-Cáceres-Portugal a la altura de Malpartida de Plasencia (Cáceres) y por el norte con la Compañía Norte en la ciudad de Astorga. Este hecho se reflejó en una pérdida de tráfico procedente de Galicia, Asturias, y de una ganancia del mismo al poner en contacto las provincias extremeñas y algunas andaluzas con Burgos, Santander y Vizcaya. El incremento de los productos de los viajeros estuvo motivado por la derogación de las medidas sanitarias establecidas en 1895. Durante los años finales del siglo XIX, desde 1896 a 1899, el desarrollo del tráfico aumentó los ingresos en un 10,60 % (2,65 % anual), mientras que en los cuatro ejercicios de 1900 a 1903 el aumento de ingresos llegó al 37 % (9,25 % término medio por año). El nuevo siglo se inicia con una fuerte expansión en la captación de productos gracias a la Exposición Universal de París en 1900 y la aplicación de las tarifas internacionales franco-hispano-portuguesas, además del incremento en el tráfico de mercancías (cereales, harinas, carbones..) que experimentó porque la línea Salamanca-Astorga estuvo cortada al tráfico en febrero por las inundaciones producidas ese año. A partir de entonces los productos crecen a mayor ritmo, tan solo frenados por la crisis agrícola de 1904-1905 que propició la reducción de aranceles en la importación de trigos. La disminución sufrida por el tráfico de cereales y, por consiguiente, en los productos se explica no por la escasez en la recolección en la provincia de Salamanca, que fue regular en ese año, sino por causas especulativas generadas por los intermediarios que quisieron hacer una operación muy ventajosa, a principios de año, cuando el alza de los precios de los granos era general y se vieron perjudicados por la rebaja de aranceles (4 pesetas), abasteciéndose la Región Catalana, por vía marítima, de cereales procedentes, principalmente, de Argentina, paralizando las expediciones de grano desde Castilla la Vieja a Cataluña.<sup>9</sup> El ejercicio de 1908 ralentizó el crecimiento de los productos por la crisis agrícola y por los acontecimientos políticos que se iniciaron en Portugal. En 1913 España denuncia el Tratado de comercio con Portugal,<sup>10</sup> hecho que beneficiará al duopolio ferroviario español (Norte y MZA)<sup>11</sup> pero que frenará sustancialmente al comercio hispano-portugués y lógicamente repercutirá, junto

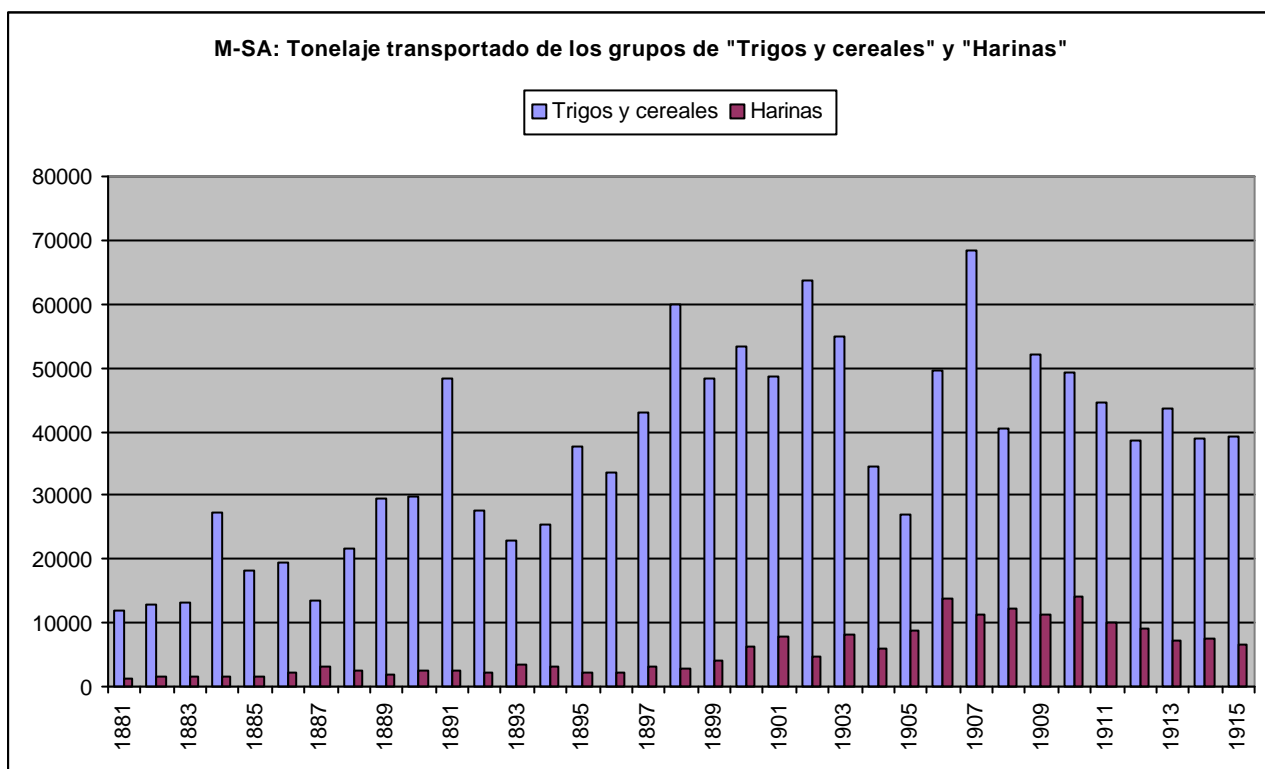
con el desencadenamiento de la 1ª Guerra Mundial, en la disminución de los productos de la Compañía. Los productos de los viajeros solo se recuperarán en 1918 cuando, terminada la guerra, se inició un movimiento de retorno de trabajadores españoles y portugueses a Francia. La epidemia de gripe hace disminuir el número de viajeros de 3º clase, mientras que aumentan los de 1ª y 2ª clase; el incremento en los productos también se debió a que el Gobierno permitió la elevación de las tarifas hasta un 15%. El ejercicio de 1921 refleja la crisis postbélica pronto superada en el ejercicio de 1922 . Tras 1926 los productos se resienten por la apertura total de la línea AV-SA que la restó abundantes tráficos y por la competencia creciente que ya el automóvil estaba haciendo al ferrocarril.

### **III.- Evolución en el tonelaje por grupos de mercancías.**

Las Memorias de la Compañía M-SA tan solo reflejan el tonelaje transportado, segregado por grupos de mercancías, desde 1881 a 1915 ya que las últimas páginas del resto de los ejercicios faltan. Solo reflejaré alguno de los grupos que considero más importantes. (Anexo II)

El tráfico de cereales (gráfico nº 2) refleja la crisis de 1897, la excelente cosecha de 1891 en la provincia de Salamanca orientada en parte hacia la exportación; el transporte se resiente cuando en 1892 se suprime la exportación como consecuencia de la supresión de los Tratados de comercio con Francia. En el ejercicio de 1894 las expediciones de trigo destinado particularmente a Barcelona estuvieron paralizadas por las enormes cantidades de trigo extranjero importado. El ejercicio de 1895 contempla una elevación en el transporte de este grupo debido a la elevación de los derechos de aduanas que ha permitido a los trigos del país competir con los extranjeros en los mercados de Barcelona y Tarragona, además de las tarifas reducidas establecidas por la Compañía Norte en su lucha contra MZA. En 1902 el incremento se debió a los intercambios internacionales proporcionadas por las combinaciones de tráfico y las tarifas reducidas para los cambios entre Portugal y Francia. En 1904 y 1905 la fuerte reducción en el transporte de cereales se debe fundamentalmente a la especulación de los intermediarios y a la llegada de trigo extranjero.<sup>12</sup>

#### **Gráfico nº 2**



En 1906 se aprecia un incremento en el tráfico de cereales al desaparecer las causas que lo tenían paralizado. En 1908 la cosecha fue satisfactoria; su disminución se debió a la baja de los precios en el mercado de Barcelona a consecuencias de las fuertes importaciones de trigo sudamericano y también por la excelente cosecha obtenida en Aragón que ha suplido a los trigos castellanos. Además, se han establecido grandes fábricas de harinas en las proximidades de Salamanca que absorbieron una parte importante del trigo producido. Este hecho proporcionó una disminución considerable en el tráfico de cereales. En 1911, la competencia de trigos extranjeros y la desavenencia entre los productores de Castilla y los compradores de Cataluña han afectado al tráfico de cereales. La baja de harinas, en 1911, se explica por las fábricas de harinas establecidas en las cercanías de Salamanca. En el ejercicio de 1912 y 1913 se produce un retraimiento en el transporte de harinas debido a que las expediciones realizadas por la fábricas de la ciudad de Salamanca se dirigen principalmente hacia Asturias, Galicia y la frontera portuguesa.

Los cereales repuntan en su tráfico hacia Cataluña en 1913; la denuncia del Tratado hispano-portugués (15-octubre-1913) de nuevo retraerá dicho comercio, además de los inicios de la 1ª Guerra Mundial que produjo, también en las naciones neutrales, una paralización considerable de la vida comercial. Una parte de la cosecha de cereales, parece que se conservó en los silos en espera de una mayor elevación de su precio

Es interesante ver de dónde captaba la Compañía M-SA parte de las mercancías que transportó, al menos en el espacio de tiempo que va de 1903 a 1925, cuando el empalme de Salamanca desglosa los intercambios con las distintas compañías con las que conectaba y que reflejan los Datos Estadísticos de MCP-Oeste<sup>13</sup> (Cuadro nº 1). La diferencia entre lo transportado por la Compañía M-SA y el tráfico reflejado por ella y MCP-Oeste por el empalme de Salamanca fue satisfecha por las Compañías AV.SA y SA-FP.

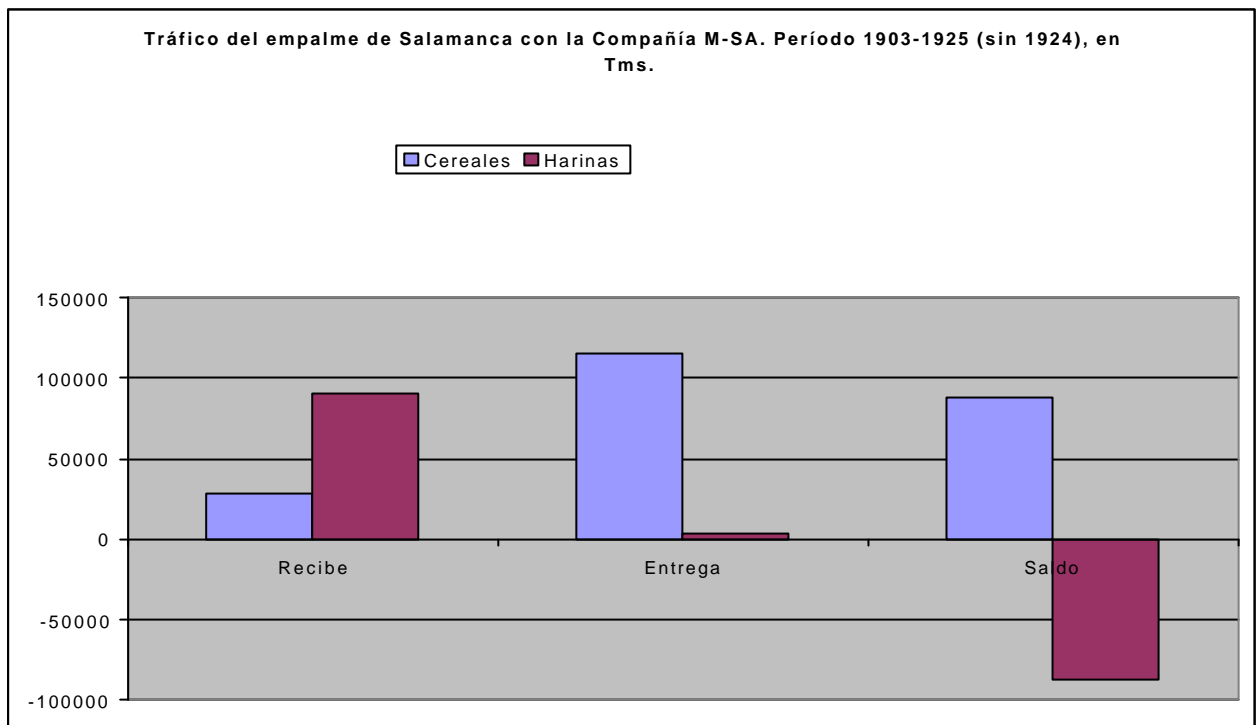
**Cuadro nº 1**  
**MCP-Oeste: Tráfico de la línea del Oeste con la Compañía M-SA por el empalme de**  
**Salamanca, 1903-1925 (sin 1924), en Tms.**

|                                  | Recibe de M-SA | Entrega a M-SA | Saldo Empalme SA |
|----------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Cereales                         | 27911,67       | 115862,60      | 87950,92         |
| Harinas                          | 89939,73       | 2993,44        | -86946,29        |
| Envases                          | 21246,87       | 5182,82        | -16064,05        |
| Col. Y comest.                   | 38147,80       | 74507,77       | 36359,97         |
| Aceite de oliva                  | 481,45         | 22380,94       | 21899,49         |
| Algodón. Lana. Tejidos           | 16222,01       | 17401,13       | 1179,12          |
| Carbón vegetal y leña            | 513,78         | 14848,59       | 14334,80         |
| Hulla y cok                      | 1852,80        | 76307,37       | 74454,57         |
| Abonos. Fosfatos                 | 9273,71        | 22152,95       | 12879,23         |
| Maquinaria. Hierro. Metales      | 26487,83       | 4886,84        | -21600,99        |
| Sal común                        | 1849,38        | 2245,48        | 396,10           |
| Vino y espíritu                  | 6857,80        | 37620,95       | 30763,14         |
| Corcho                           | 94,22          | 4030,07        | 3935,84          |
| Maderas, materiales construcción | 21007,83       | 6000,33        | -15007,49        |
| Ganado mayor                     | 7279,10        | 12329,65       | 5050,55          |
| Ganado menor                     | 4709,90        | 55331,73       | 50621,83         |
| Materias resinosas               | 230,16         | 1791,84        | 1561,67          |
| Varios                           | 104104,06      | 42106,65       | -61997,41        |
| Servicios                        | 10353,42       | 0,00           | -10353,42        |

Si exceptuamos el grupo de “Varios” por la amalgama de productos que lo integran, el intercambio positivo para la Compañía M-SA, con respecto a MCP-Oeste por el Empalme de Salamanca, estuvo representado por los grupos de: “Harinas”, “Maquinaria, hierro y metales”, “Envases” y “Maderas y materiales de construcción”, mientras que los saldos negativos estuvieron representados por los grupos de: “Trigos y cereales”, “Hulla y cok”, Ganado menor”, “Coloniales y comestibles”, “Vino y espíritu”, “Aceite de oliva”, “Carbón vegetal y leña” y “Abonos y fosfatos”. Estos saldos demuestran que M-SA proporcionaba fundamentalmente productos elaborados o semielaborados, mientras que captaba materias primas básicas o semielaboradas del sector agrario destinadas a satisfacer la demanda de consumo generada por Madrid o Cataluña (Tarragona, Barcelona)

El principal tráfico entre MCP-Oeste por el empalme de Salamanca y la Compañía M-SA estuvo representado por los cereales y las harinas (Gráfico nº 3)

**Gráfico nº 3**



En realidad el empalme de Salamanca sirvió a la Compañía M-SA como canalizador de sus harinas hacia el sur por Plasencia Empalme y hacia el norte por Astorga, a la vez que la proporcionaba trigos salmantinos. Esta realidad va cambiando cuando en la primera década del siglo XX, la ciudad de Salamanca se dota de varias fábricas harineras, movidas a vapor, que captaban parte del trigo que antes se canalizaba a M-SA y una vez transformado en harinas se destinaba, fundamentalmente, a satisfacer la demanda de Asturias y Galicia.

#### **IV.- Conclusiones.**

La Compañía de Medina del Campo a Salamanca estuvo muy condicionada por su función de enlace entre la Compañía SA-FP y la Compañía de Norte en la ruta del sud-expreso Lisboa-París. Dicha función la impuso fuertes inversiones desde la apertura de los dos ramales de la



Compañía SA-FP (1886 y 1887) para la renovación de la vía: sustitución de traviesas por las de roble y pino inyectado o sulfatado; carriles de acero en sustitución de los de hierro; en 1901 se comenzó la sustitución del balasto de arena por el de piedra machacada; fortalecimiento de los puentes para que aguantaran el paso de máquinas cada vez más pesadas y veloces, debiendo por todo ello solicitar continuos créditos a sus banqueros franceses. Pero nos solo será la mejora de la vía la que requerirá fuertes inversiones, sino también la mejora y sustitución del material móvil y motor. En 1906, a instancias del Gobierno portugués, se instalará el sud-expreso diario que obligará a pedir, en 1909, 4 nuevas locomotoras y 20 vagones cubiertos. Con el Nuevo Régimen Ferroviario, en 1926, se le concedió a la Compañía 1.549.000 pesetas para la adquisición de material y mejora de obras (se adquirirán 4 locomotoras y se darán los primeros plazos de adquisición de 70 vagones). En 1927 de nuevo la vía comienza a ser sustituida.

Los productos y cantidad de tonelaje transportado será muy sensible a:

- las relaciones internacionales con Portugal y Francia. Cuando se suspenden los Tratados de comercio (con Francia en 1892 y con Portugal en 1913) se aprecia una merma sustancial en los productos y en el volumen del tráfico.

- la política arancelaria seguida por España. El transporte de los cereales suponía 1/3 de los productos en P. V.; cuando disminuían las tarifas aduaneras para los cereales, los mercados catalanes (Barcelona, Tarragona) se abastecían del extranjero, paralizando o disminuyendo sustancialmente los intercambios entre Castilla la Vieja y Cataluña.

- las crisis agrarias y al acaparamiento de los intermediarios de cereales y harinas. Esto se apreció principalmente en la disminución que sufrió el tráfico de cereales y harinas en 1904-1905, así como en 1924 cuando los acaparadores se resistían a hacer transacciones, esperando la mejora del precio.

- el costo del carbón en continuo aumento: en 1897 la Tm. costaba 29,66 pesetas y en 1898, 33,82; en 1901 el precio de la Tm. aumentó 7,28 pesetas. Cuando se dejó sentir con mayor fuerza fue cuando, tras la denuncia por parte de España del Tratado con Portugal en 1913, el carbón inglés, venido por la Compañía SA-FP, fue sustituido por el asturiano de menor poder calorífico y con mayores impurezas.

- dependencia del duopolio ferroviario de Norte y MZA. No fueron ajenos a la denuncia del Tratado hispano-portugués buscando que Lisboa no compitiera con los puertos españoles en el abastecimiento del mercado interior peninsular. Durante la 1ª Guerra Mundial los productos y el tráfico pudo ser bastante mayor para M-SA, pero la retención abusiva de sus vagones, por parte de la Compañía Norte, lo impidió.

La apertura de la totalidad de la línea AV-SA, junto a la competencia del automóvil, la restará abundancia de tráfico y productos. Los tráficos entre Salamanca y Madrid se harían por Ávila, por el camino más corto. Una función clave, a lo largo de los 52 años de existencia de la Compañía, como era el abastecimiento de la demanda urbana madrileña desapareció. La integración, en 1929, en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España la evitó mayores descalabros financieros.

## Anexos

### Anexo I

**Compañía M-SA: Productos anuales por conceptos (detasas e impuestos deducidos) en pesetas.**

|      | Viajeros  | G. V.    | P.V       | Total     | Por Km. |
|------|-----------|----------|-----------|-----------|---------|
| 1878 | 151239,20 | 26560,21 | 234226,16 | 412025,57 | 5350,98 |
| 1879 | 141684,10 | 29669,22 | 237006,55 | 408359,87 | 5303,37 |

|      |           |           |            |            |          |
|------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 1880 | 147715,68 | 36580,16  | 242357,53  | 426653,37  | 5540,95  |
| 1881 | 153020,55 | 37454,16  | 264434,02  | 454908,73  | 5907,91  |
| 1882 | 171822,24 | 38056,02  | 255663,84  | 465542,10  | 6046,00  |
| 1883 | 173635,88 | 40963,88  | 350116,66  | 564716,42  | 7333,98  |
| 1884 | 193084,71 | 41673,81  | 302329,22  | 537087,74  | 6975,17  |
| 1885 | 155054,58 | 39470,01  | 251631,88  | 446156,47  | 5794,24  |
| 1886 | 206323,18 | 41013,77  | 348967,27  | 596304,22  | 7744,21  |
| 1887 | 209473,84 | 43776,51  | 316756,60  | 570006,95  | 7402,69  |
| 1888 | 222737,04 | 44005,74  | 348984,24  | 615727,02  | 7996,45  |
| 1889 | 255487,11 | 46925,64  | 395027,73  | 697440,48  | 9057,67  |
| 1890 | 218725,78 | 44807,97  | 435298,95  | 698832,70  | 9075,75  |
| 1891 | 233877,71 | 47993,45  | 511733,85  | 793605,01  | 10306,56 |
| 1892 | 226046,87 | 48356,29  | 431060,94  | 705464,10  | 9161,87  |
| 1893 | 237832,29 | 50641,22  | 432900,70  | 721374,21  | 9368,50  |
| 1894 | 228599,75 | 57973,24  | 459189,92  | 745762,91  | 9685,23  |
| 1895 | 244455,44 | 70483,88  | 536059,86  | 850999,18  | 11051,94 |
| 1896 | 247412,47 | 82928,60  | 543728,03  | 874069,10  | 11351,55 |
| 1897 | 246378,49 | 84540,89  | 516790,18  | 847709,56  | 11009,22 |
| 1898 | 228772,05 | 80111,90  | 640181,62  | 949065,57  | 12325,53 |
| 1899 | 257935,63 | 84422,66  | 599969,46  | 942327,75  | 12238,02 |
| 1900 | 338020,50 | 97685,80  | 718402,01  | 1154108,31 | 14988,42 |
| 1901 | 278674,57 | 95981,43  | 760603,71  | 1135259,71 | 14743,63 |
| 1902 | 303972,02 | 94120,49  | 859733,10  | 1257825,61 | 16335,40 |
| 1903 | 312247,91 | 97086,36  | 881061,41  | 1290395,68 | 16758,39 |
| 1904 | 302062,04 | 98020,86  | 692078,59  | 1092161,49 | 14183,92 |
| 1905 | 312876,00 | 144511,18 | 665546,98  | 1122934,16 | 14583,56 |
| 1906 | 358478,75 | 126221,34 | 870336,36  | 1355036,45 | 17597,88 |
| 1907 | 371241,88 | 130476,06 | 961709,33  | 1463427,27 | 19005,55 |
| 1908 | 367616,98 | 129121,56 | 784243,87  | 1280982,41 | 16636,14 |
| 1909 | 376690,78 | 122178,00 | 889464,13  | 1388332,91 | 18030,30 |
| 1910 | 395846,85 | 150930,45 | 877743,40  | 1424520,70 | 18500,27 |
| 1911 | 410964,21 | 130236,64 | 836330,50  | 1377531,35 | 17890,02 |
| 1912 | 419293,64 | 161608,07 | 794046,69  | 1374948,40 | 17856,47 |
| 1913 | 432756,01 | 151646,06 | 822718,54  | 1407120,61 | 18274,29 |
| 1914 | 384948,93 | 136781,40 | 763041,14  | 1284771,47 | 16685,34 |
| 1915 | 343005,62 | 115135,23 | 824143,58  | 1282284,43 | 16653,04 |
| 1916 | 342605,04 | 120176,77 | 964497,73  | 1427279,54 | 18536,10 |
| 1917 | 421291,08 | 147614,92 | 912419,25  | 1481325,25 | 19237,99 |
| 1918 | 436009,23 | 197324,63 | 1131444,77 | 1764778,63 | 22919,20 |
| 1919 | 534124,40 | 202081,33 | 1640915,39 | 2377121,12 | 30871,70 |
| 1920 | 636051,79 | 234676,43 | 1593500,26 | 2464228,48 | 32002,97 |
| 1921 | 656887,82 | 238324,46 | 1439758,10 | 2334970,38 | 30324,29 |
| 1922 | 711457,16 | 244536,79 | 1775494,10 | 2731488,05 | 35473,87 |
| 1923 | 796426,93 | 254201,62 | 1871796,35 | 2922424,90 | 37953,57 |
| 1924 | 865969,57 | 253541,37 | 1783346,70 | 2902857,64 | 37699,45 |
| 1925 | 869646,28 | 259616,51 | 1919836,93 | 3049099,72 | 39598,70 |
| 1926 | 931847,43 | 267851,30 | 1902248,34 | 3101947,07 | 40285,03 |
| 1927 | 837375,62 | 239561,18 | 1708471,93 | 2785408,73 | 36174,14 |
| 1928 | 753957,30 | 191283,59 | 1646754,46 | 2591995,35 | 33662,28 |

Anexo nº II

Compañía Medina del Campo-Salamanca: Tonelaje transportado de determinados grupos de mercancías. 1881-1915

| Trgos,<br>cereales | Harinas | Col.,<br>comest. | Legumbre<br>s | Aceite<br>oliva | Vinos (1) | Nº de cabezas de ganado en P.V. |          | Nº de cabezas de ganado en G.V. |       | Pesc. frescos y<br>salados |          |
|--------------------|---------|------------------|---------------|-----------------|-----------|---------------------------------|----------|---------------------------------|-------|----------------------------|----------|
|                    |         |                  |               |                 |           | Total                           | G. Mayor | G. Menor                        | Total | G. Mayor                   | G. Menor |



Cendal Búrdalo, J. José (1999): “*Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España. Intercambio de mercancías por los empalmes de la red y complementariedad entre sus líneas, 1897-1925*”, pp. 563-583 en Muños Rubio, Miguel; Sanz Fernández, Jesús; Vidal Olivares, Javier (eds.) **Siglo y medio de Ferrocarril en España 1848-1998**, FFE, Madrid.

**Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Salamanca, Memorias, 1877-1928**, FFE, Madrid.

**Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, Datos Estadísticos**, FFE, Madrid.

Vidal Olivares, Javier (1993): “*La estrategia internacional de las Empresas Ferroviarias en España durante la segunda mitad del siglo XIX (1850-1914)*” en **Estudis D’Historia Económica**, 14, pp. 67-87

### **Siglas utilizadas:**

FFE: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

G.V.= Transporte en gran velocidad.

MCP-Oeste: Compañía de Madrid a Cáceres y a Portugal y del Oeste de España.

M-ZA: Compañía de Medina del Campo a Zamora.

M-SA: Compañía de Medina del Campo a Salamanca.

MZA: Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante.

P.V.= Transporte en pequeña velocidad.

R.O.P.: Revista de Obras Públicas.

SA-FP: Compañía de Salamanca a la Frontera Portuguesa.

---

<sup>1</sup> Las conexiones férreas existentes en 1877 eran con la Compañía Medina del Campo- Zamora (abierta en 1864) y con la Compañía Norte. cuyos tramos entre Valladolid y Medina del Campo y Valladolid a Burgos se terminaron en 1860 y. en 1864. se inician los recorridos entre Madrid y Valladolid y entre Burgos e Irún.

<sup>2</sup> El Estado se incautó de la línea el 24 de agosto de 1908 y tras ultimar el túnel y viaducto cercano a la ciudad de Ávila. puso en funcionamiento. en octubre de 1926. todo el trayecto desde Salamanca a Ávila.

<sup>3</sup> Comín. Martín Aceña. Muñoz Rubio. Vidal Olivares (1998) –T. I. p.154

<sup>4</sup> Revista de Obras Públicas. 2463.p. 459

<sup>5</sup> Estuvo presidiido por el Marqués de Vinent hasta su muerte en julio de 1887. año en el que le sucedió provisionalmente Antonio Gallardo. En 1888 lo presidió Henry Durangel; en 1891 el Conde de Burnay; en el 1892 Fermín Hernández Iglesias; en 1894 Henry Durangel hasta 1902 en que lo preside de nuevo el Conde de Burnay; en 1903 el Barón de Horteiga. seguido por Henry Durangel en 1904; en 1905 Eduardo Delange hasta 1908 en que es presidido por el Conde del Moral de Calatrava (en este año muere el Conde de Burnay. sustituido por su hijo Enrique Burnay) hasta 1919 en que lo preside Luis Álvarez de Estrada; finalmente en 1928 lo presidirá Domingo de Epalza.

<sup>6</sup> Memoria de la Compañía. 1880. pp. 4-5

<sup>7</sup> Wais (1987). I. Pp. 312-316.

<sup>8</sup> Memoria de la Compañía. 1928. p. 9

<sup>9</sup> “*Al principio de este año, el alza de los granos era general, tanto en España como en el extranjero, y como los cambios eran también muy elevadas a la sazón, los intermediarios quisieron hacer una operación fructuosa, comprando en toda Castilla la Vieja enormes cantidades de trigo a precios bastante crecidos; pero entonces el Gobierno español acordó reducir los derechos de importación, y la Región Catalana, que centraliza la mayor parte de*

---

este mercado, pudo procurarse a precios bastante reducidos los cereales extranjeros, de procedencia argentina en su mayor parte.

Solo en Barcelona entraron, durante el año 1904, 179.164 toneladas de trigo, cebada, centeno y maíz extranjeros, mientras que en 1903 se habían importado no más de 62.878 toneladas de igual producto.

Esta enorme afluencia de granos extranjeros ha paralizado, como es natural, la expedición de granos de Castilla la Vieja, que los intermediarios no han querido vender con pérdida, esperando obtener una mejora en los precios, con lo cual se explica perfectamente que, habiendo nosotros transportado en 1903 54.922 toneladas de cereales, en 1904 solo hemos transportado 34.356, sufriendo, por consiguiente, una reducción de 36 por 100 en el tráfico de una mercancía que nos procura en general cerca de 1/3 de los ingresos totales de pequeña velocidad.” **Memoria del Ejercicio 1904**, pp. 8, 9.

<sup>10</sup> Cendal (1998), pp. 40-41

<sup>11</sup> Vidal Olivares (1996), pp. 75-76

<sup>12</sup> “La disminución del transporte de cereales en 1904, con relación a 1903, había sido de 20.560 toneladas y 104.888 pesetas; la de 1905, con relación a 1904, ha sido de 7.434 toneladas y 58.562 pesetas...Las enormes cantidades de trigo extranjero, llegadas a Barcelona por vía marítima, favorecidas por la reducción de 4 pesetas en los derechos de importación han contribuido a paralizar ...las expediciones de trigos de Castilla la Vieja a Cataluña. Nosotros hemos enviado a Barcelona y Tarragona:

En 1902, 44.800 Toneladas

En 1903, 38.760 “ “

En 1904, 17.980 “ “

En 1905, 2.300 “ “

Habiéndose producido cierta compensación en el segundo semestre del año de 1905, por el envío a Andalucía de una importante cantidad de granos y harinas, motivada por la pérdida de las cosechas en aquellas provincias” **Memoria del ejercicio 1905**, p. 8.

<sup>13</sup> Cendal (1999), pp. 567-570.