

# EL FERROCARRIL A ALICANTE: LA GESTIÓN DE UN AYUNTAMIENTO MODERADO

Pedro Díaz Marín  
(Universidad de Alicante)

## 1

En 1858 se inauguraba la línea férrea entre Almansa y Alicante, pero todo el proceso de gestación se desarrolló a lo largo de la Década Moderada, etapa que coincide con lo que Aníbal Casares denomina “Período de Experimentación de las Construcciones Ferroviarias”, a lo largo del cual tanto el poder político como la sociedad -las élites principalmente- terminan por convencerse de la “ineludible necesidad” de su construcción<sup>1</sup>. En este proceso el Ayuntamiento alicantino jugó un papel fundamental, impulsando la iniciativa privada y actuando como un eficaz gestor de los intereses de la burguesía ciudadana. No en vano se trataba de un Ayuntamiento gobernado por los grandes comerciantes y los propietarios de tierras e inmuebles urbanos, pues el moderantismo propició que las instituciones locales fueran ocupadas por oligarquías sumamente reducidas, mediante la concesión de los derechos políticos a un exiguo grupo de ciudadanos: **los mayores contribuyentes**. Según la Ley municipal de 1845, en la ciudad de Alicante el número de personas con derecho a voto no sobrepasó la cifra de 530, quedándose los elegibles en torno a los 220, sobre una población que rondaba los 4.200 vecinos, lo que significaba reducir las posibilidades de ocupar una concejalía al 5% del vecindario<sup>2</sup>.

El Ayuntamiento venía a representar, pues, los intereses de un puñado de comerciantes y propietarios de tierras convencidos de que la rentabilidad de los negocios pasaba por crear un sistema de comunicaciones que agilizara los canales de distribución, abaratara el precio de los productos y estimulara el consumo, poniendo fin a las carestías y a los desbarajustes en el sistema de precios. La contradicción entre las expectativas de una buena cosecha y unos precios demasiado altos en 1848 la achacaba el periódico alicantino *La Nave* a la insuficiencia de la red vial:

*“A pesar del buen aspecto que generalmente ofrecen los campos en casi todas las provincias, el precio del grano, particularmente del trigo, se mantiene al mismo nivel con corta diferencia, y si se nota alguna baja por algunos días, es solo para volver a subir enseguida. Semejante irregularidad ha llamado y ocupa continuamente la atención de todos, atribuyéndola unos a las exportaciones que se hacen, y otros a los extraordinarios acopios con el fin de especular... Pero ni una ni otra son causas suficientes de carestía, cuando hay grandes existencias de cereales, por otra parte se presenta por ahora en buen estado la próxima cosecha. Otro motivo hay, y sin duda el verdadero, para que el trigo especialmente sostenga tan alto precio. La dificultad de las comunicaciones y consiguientemente el coste subido de los transportes hacen elevar los cereales a un valor, que sin estas causas indudablemente no tendrían”<sup>3</sup>.*

Para la burguesía alicantina el desarrollo de la red vial se convertía en una premisa más para el crecimiento económico y la consolidación del capitalismo, idea con la que sintonizaban los gobernantes de la Década Moderada no sólo por motivos económicos, sino también políticos, pues un sistema de comunicaciones más fluido y denso permitiría hacer llegar la acción del Estado a todos los rincones del país de una forma más rápida y eficaz. Así, intereses económicos y políticos se concitaban para despertar el interés por las comunicaciones. Por otro lado, la cuestión de las obras públicas cobraría durante la Década Moderada una importancia especial como medio para paliar la situación de paro, agravado por la mala coyuntura agraria provincial, de la que no se empieza a salir hasta mediados los años cincuenta.

La Ley de carreteras promulgada el 7 de mayo de 1851 estimuló el proceso constructivo<sup>4</sup>, que se vio más animado a partir de 1852, cuando el gobierno aprobó la concesión para la construcción del ferrocarril de Almansa a Alicante en favor del marqués de Río Florido. Una red de carreteras y caminos densa y ramificada era un complemento necesario para la rentabilidad del ferrocarril. Pero la Diputación<sup>5</sup> consideraba prioritario el trazado viario, puesto que los beneficios derivados de la construcción del ferrocarril recaerían a corto plazo sobre la capital de la provincia y el valle del Vinalopó, mientras que una red de carreteras y caminos equilibrada reportaría más beneficios a las zonas del norte y sur de la provincia, privadas de la línea férrea. Sin embargo, la política provincial en materia de obras públicas estuvo condicionada por la escasez de fondos para financiarlas y por el intervencionismo gubernamental que alteraba con cierta frecuencia los presupuestos provinciales, impidiendo que la Diputación pudiera gestionar de forma autónoma sus propios recursos. El resultado fue que entre 1846 y 1853, con la excepción de 1848, la Diputación alicantina gastó en obras públicas tan sólo un poco más de la cuarta parte de lo que había presupuestado (Cuadro I). Ello explica que al finalizar la década de los años cincuenta solamente se hubieran construido un 20% de las carreteras previstas, quedando especialmente desatendida la carretera de la Marina, en la que sólo se habían construido 58'4 Km, de los que 35'2 correspondían a Valencia y 23'2 a Alicante<sup>6</sup>.

CUADRO I PRESUPUESTO Y GASTOS PROVINCIALES EN OBRAS PUBLICAS (Reales)

<b>Año</b>	<b>Presupuesto</b>	<b>Gasto</b>
1846	997.042	5.000
1847	548.000	1.004
1849	280.000 (*)	133.827
1850	120.000 (**)	0
1851	0	0
1852	120.000 (***)	143.773
1853	279.320	240.639
<b>Total</b>	<b>2.344.362</b>	<b>524.243</b>

Fuente: A.D.P.A. *Libro de Actas*, 1844-1853 y Contabilidad provincial. Legajo 532 (12.144).

(\*) El gobierno rebajó la cifra presupuestada por la Diputación a 120.000 reales. De los 133.827 reales gastados finalmente, 120.000 lo fueron en caminos vecinales y 13.827 en carreteras.

(\*\*) En el presupuesto aprobado por el gobierno no se consigna ninguna cantidad.

(\*\*\*) El gobierno elevó esa cifra a 285.637 reales.

## 2

Aunque la burguesía y las autoridades alicantinas mostraron un gran interés por la mejora de la red de carreteras y caminos, éste no fue comparable a la atracción que sintieron por el ferrocarril, lo que les llevará a desarrollar toda una serie de iniciativas a lo largo de la Década Moderada, en las que participaron conjuntamente los particulares y las instituciones -sobre todo el Ayuntamiento, que jugó un papel decisivo-, portavoces de los intereses económicos de una burguesía provincial que participaba de la seducción que por aquellos años ejercía este medio de transporte sobre las fuerzas económicas y políticas.

El precoz interés por el ferrocarril llevó a comerciantes y propietarios alicantinos a apoyar el proyecto presentado en noviembre de 1843 por la firma *Pedro Lara, Hijos y Compañía* al ministerio de Gobernación, comprometiéndose a construir una línea férrea entre Madrid y Alicante<sup>7</sup>. Sin embargo, el plan no salió adelante por falta de recursos. En abril de 1844 se constituyó en Madrid la sociedad *Empresa del Ferrocarril de M<sup>a</sup> Cristina*, y en junio presentó a la Diputación alicantina los estatutos que iban a servir de base para la formación de una sociedad anónima mercantil, que se encargaría de la construcción del ferrocarril de Madrid a Aranjuez y su prolongación hasta Alicante. La empresa se comprometía a presentar un plan general detallado a los seis meses de obtenida la concesión y a comenzar las obras a los seis días de aprobado el plan. El tramo entre Madrid y Aranjuez debía quedar finalizado en dos años, si bien la empresa podía solicitar una ampliación del plazo. Una vez concluido, el ferrocarril sería propiedad de la empresa durante 99 años y 11 meses, período a lo largo del cual gozarían de exención fiscal los capitales invertidos y los beneficios obtenidos<sup>8</sup>.

La empresa había calculado el coste de la línea en 7.600.000 pesos, de los que un millón correspondían al tramo Madrid-Aranjuez y el resto al tramo Aranjuez-Alicante. El capital se dividiría en 76.000 acciones de 100 pesos cada una. Una vez constituida la sociedad, los socios tendrían que aportar el 10% del valor de las acciones adquiridas y sucesivamente cada mes o quince días un 5% hasta cubrir el valor total. La sociedad estaría dirigida por una junta de gobierno, compuesta por los diez socios fundadores, los diez mayores accionistas y otros diez elegidos por una junta, en la que solamente tenían voz y voto los propietarios de un mínimo de cinco acciones, mientras que para ser miembro de la dirección o de la junta de gobierno se precisaban 50 acciones<sup>9</sup>.

Con el fin de captar socios, la empresa desarrolló una campaña publicitaria en Madrid, Alicante y Valencia, ofreciendo unos beneficios anuales de 50 millones de reales. Para poder conseguir la subvención del Estado, el ferrocarril Madrid-Alicante tenía que ser declarado de utilidad pública. Era preceptivo que los municipios situados en el trayecto presentaran sus informes al respecto. El Ayuntamiento alicantino hizo hincapié en las ventajas comparativas que el ferrocarril Madrid-Alicante ofrecía con respecto a

otros posibles trazados, ya que no tenía que salvar grandes obstáculos naturales, y subrayó los beneficios que iba a reportar al conjunto del país: *“La conveniencia de aproximar el mar, por decirlo así, al corazón de la monarquía es inmensa porque se facilitará la salida de cereales y demás producciones agrícolas y aún industriales de nuestras provincias interiores, al paso que recibirán primeras materias y productos de otras del extranjero, dándole vida y movimiento al comercio exterior, cuyas ventajas son bien notorias”*<sup>10</sup>.

Sin embargo, otras ciudades del litoral mediterráneo deseaban también ser terminal de la línea férrea. El Ayuntamiento alicantino recurrió entonces a los representantes provinciales en el Congreso para que apoyaran el proyecto de ferrocarril Madrid-Alicante. Ante las pretensiones de llevar la línea a Cartagena era preciso esforzarse para evitarlo, lo cual no iba a ser difícil, consideraba el cabildo municipal, pues, entre otras razones que jugaban en favor de Alicante, había una *“de la que se deduce matemáticamente que no le conviene a la misma compañía variar su primitivo plan. La distancia a Cartagena es más larga y por tanto se ha de invertir más capital, resultará pues que si los productos se reparten entre mayor número de accionistas les tocará menor parte; además, los gastos de aprovechamiento o explotación serán también más crecidos por la mayor distancia, de consiguiente los beneficios serán igualmente menores”*<sup>11</sup>. Cuando todo parecía indicar que el proyecto saldría adelante, un informe del ingeniero Juan Subercase criticó los cálculos hechos por la Compañía y la carencia de recursos financieros de los promotores<sup>12</sup>. La sociedad fue disuelta y la concesión pasó a José de Salamanca en abril de 1845, quien formó una sociedad, presidida por él y de la que era accionista mayoritario, con un capital social de 45 millones de reales, con el fin de construir y explotar el ferrocarril durante 99 años<sup>13</sup>.

Las obras del tramo Madrid-Aranjuez comenzaron en la primavera de 1846, pero hubieron de paralizarse al año siguiente como consecuencia de la crisis económica y del escándalo financiero en que se vio envuelto Salamanca. Como señalan Telesforo M. Hernández y Javier Vidal, la crisis de 1847 evidenció la inconveniencia de dejar la construcción de la red en manos de la iniciativa privada exclusivamente. Era necesario que el Estado protegiera las inversiones, subvencionando los ferrocarriles, y en 1850 las Cortes aprobaron una garantía de interés al capital del 6%<sup>14</sup>. Antes, en 1848, el gobierno había decidido impulsar la construcción de la línea férrea por motivos no sólo económicos, sino también políticos, pues como exponía Narváez en el Congreso, los ferrocarriles estaban llamados a ser *“unos agentes poderosos de administración y de gobierno, con cuyo auxilio le será fácil al poder ejecutivo hacer sentir inmediatamente su acción tutelar o su mano severa en todos los ángulos de la monarquía a un tiempo mismo, estableciendo entre las diversas partes del Estado la cohesión y la unidad que constituyen la centralización y la fuerza real y efectiva”*<sup>15</sup>. Según la Ley de sociedades por acciones de 1848 las Cortes podían otorgar concesiones a compañías ferroviarias, que casi siempre se obtenían por *“influencia y sobornando a diputados y senadores”*<sup>16</sup>. Las obras se reanudaron en 1849 y el tramo Madrid-Aranjuez se abrió en 1851. Ello activó la competencia entre Cartagena, Valencia y Ali-

cante por ver qué ciudad iba a ser la terminal de la línea. Desde el punto de vista técnico y económico la balanza parecía inclinarse del lado de Alicante, al menos eso es lo que manifestaba el ingeniero que dirigía los trabajos de la línea Madrid-Aranjuez, para quien, si ésta no se prolongaba hasta Alicante, “*sería de poquísima utilidad lo que se está construyendo*”<sup>17</sup>. Y en el mismo sentido se había pronunciado antes el ministro puritano Pastor Díaz, convencido de que “*así que el camino de hierro llegue a Aranjuez, se pensará formal, necesaria e inevitablemente en su pronta terminación en Alicante*”<sup>18</sup>.

En 1851 José de Salamanca propuso al gobierno la construcción del tramo Aranjuez-Almansa por 300 millones de reales, poniendo las acciones del Madrid-Aranjuez como garantía. Aunque las Cortes criticaron la subvención del Estado, Salamanca consiguió la concesión<sup>19</sup>. La designación de Almansa como punto intermedio de la línea del Mediterráneo favorecía las aspiraciones de Alicante y Valencia, por lo que la burguesía de Cartagena pidió que el final del segundo tramo se fijara en Albacete, como ya había establecido una comisión parlamentaria en 1846<sup>20</sup>. Esta demanda no sería atendida y muy pronto se desató una fuerte rivalidad entre Valencia y Alicante. La burguesía alicantina resaltaba la importante actividad mercantil desarrollada en la ciudad, sus recursos y su menor distancia a Madrid, pero su argumento central era la importancia del puerto, de mejores condiciones que el de Valencia. Sin embargo, el puerto de Alicante no tenía la categoría de puerto de interés general, sino de interés local de primer orden, lo que dificultaba su ampliación y mejora, ya que, según el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 y el Reglamento para su ejecución, las obras de los puertos incluidos en esta categoría tendrían que ser costeadas en su mayor parte con fondos provinciales, pues el Estado sólo se comprometía de una forma vaga a prestar su apoyo financiero. Abocada la Diputación a utilizar sus propios recursos en las obras del puerto, éstas avanzaban con extremada lentitud, sometidas al ritmo discontinuo que marcaba la provisión de fondos, cuando no quedaban totalmente paralizadas por la falta de recursos. Entre 1844 y 1851 la Diputación sólo pudo invertir en la construcción del muelle poco más de ochocientos mil reales (Cuadro II). Además, el ritmo de inversiones era muy irregular, marcado por el contraste entre lo presupuestado y lo gastado.

CUADRO II

GASTOS EFECUADOS POR LA DIPUTACION EN LA CONSTRUCCION DEL MUELLE (1844-1851)

<b>Año</b>	<b>Gasto (Reales)</b>	<b>Cantidad presupuestada (Reales)</b>
1844	62.810 r. 07 mr.	
1846	143.475 r. 20 mr.	
1847	129.069 r. 09 mr.	133.370 r. 31 mr.
1848	94.760 r. 28 mr.	124.985 r. 20 mr.
1849	142.864 r. 32 mr.	
1850	115.972 r. 08 mr.	
1851	134.614 r. 16 mr.	167.149 r.
<b>TOTAL</b>	<b>823.567 r. 18 mr.</b>	

Fuente: Para 1844, A.D.P.A, *Libro de Actas*. Para el resto de años, A.D.P.A, Fomento, Legajo 30

La inclusión del puerto entre los de interés local, y no entre los de interés general, constituía un perjuicio para la ciudad y una amenaza para los intereses de la burguesía alicantina, que reaccionó con rapidez presentando una exposición al gobierno, firmada por la Junta de Comercio, la Diputación, el Ayuntamiento y la Sociedad Económica de Amigos del País en la que solicitaba que el puerto fuera declarado de interés general. Instituciones y comerciantes basaban su petición en la importante actividad importadora de la ciudad, que se había convertido en *“el puerto de mar de la Corte y por el que se surten de frutos y efectos extranjeros, coloniales y del país, mediante un comercio y continuo, las provincias de Madrid, Toledo, Cuenca, Ciudad Real, Albacete, Murcia, parte baja de la de Valencia y la suya propia sin contar otras con las cuales es menos frecuente el tráfico”*<sup>21</sup>. Además, por el puerto de Alicante salían las producciones agrícolas de la Mancha hacia otras provincias, principalmente las catalanas. La intensa actividad importadora se reflejaba en el mantenimiento de relaciones mercantiles con un gran número de países no sólo europeos, sino también americanos y africanos. En 1847 el valor de las importaciones realizadas por el puerto rondó los 24 millones de reales, de los que, como muestra el cuadro III, más de 17 millones, el 73’65% correspondía a productos no coloniales, destacando entre las principales partidas el material para la construcción del ferrocarril de Madrid a Aranjuez y el material para la instalación del gas de Madrid<sup>22</sup>. El puerto alicantino era importante, pues, para el abastecimiento de la corte.

CUADRO III PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES NO COLONIALES EN 1847

<b>Procedencia</b>	<b>Valor en reales</b>	<b>%</b>
Francia	7.549.482	42’83
Gran Bretaña	5.346.772	30’34
Terranova	4.187.562	23’77
Bélgica	189.634	1’08
Suecia	102.540	0’58
Gibraltar	65.642	0’38
Italia	62.667	0’35
Portugal	38.964	0’22
Irlanda	34.391	0’19
Estados Unidos	16.875	0’09
Dinamarca	15.240	0’09
Argel	14.565	0’08
<b>Total</b>	<b>17.624.334</b>	<b>100’00</b>

Fuente: DIAZ MARIN, P. (1998), P.310

El Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 dejaba la puerta abierta a la reclasificación del puerto como de interés general, previo informe de las provincias limítrofes, requisito que, en principio, no favorecía las aspiraciones de la burguesía alicantina, ya que el puerto de Valencia había sido declarado de primera categoría, por lo que la bur-

guesía y las instituciones valencianas iban a mostrarse remisas a la hora de favorecer la promoción del puerto de Alicante. A lo largo de 1852 las fuerzas vivas alicantinas desarrollaron una intensa campaña para lograr el apoyo de otras provincias, pues el gobierno había pedido el pronunciamiento de las provincias de Madrid, Cuenca, Ciudad Real, Tarragona, Albacete, Murcia y Valencia. Con la excepción de Murcia y Valencia y algunas reticencias de Albacete, el resto de las provincias consultadas se pronunció con rotundidad en apoyo de las pretensiones alicantinas<sup>23</sup>, que quedarían satisfechas en 1855, después de que la Junta de Comercio de Alicante urgiera de nuevo al gobierno a concluir las obras del puerto, “*consiguiendo si es posible que la explotación del camino (de hierro) coincida con la conclusión del puerto*”<sup>24</sup>.

### 3

Al mismo tiempo que reclamaban con vehemencia la reclasificación del puerto, instituciones y comerciantes desarrollaron una intensa actividad hasta conseguir la concesión para prolongar la línea férrea hasta Alicante, rivalizando, como había sucedido con el puerto, con la ciudad de Valencia. En marzo de 1852 comenzó la construcción de la línea de Aranjuez a Almansa, tras ser adjudicada a Salamanca por 190 millones de reales. Este proyecto fue criticado por un importante sector de la opinión pública, al considerar que la construcción debía comenzar por el Mediterráneo, y no por el centro, para poder transportar a través del ferrocarril en construcción el material ferroviario que llegaba a los puertos del Mediterráneo<sup>25</sup>, siendo el de Alicante uno de los principales puntos de introducción (Cuadro IV).

CUADRO IV DERECHOS DE LOS EFECTOS INTRODUCIDOS POR LA ADUANA DE ALICANTE CON DESTINO A FERROCARRILES, EN REALES

Año	Madrid-Aranjuez	Aranjuez-Almansa	Total	%Sobre todas las Aduanas
1847	1.779.717		1.779.717	61'0
1848	774.148		774.148	34'8
1850	2.402.268		2.402.268	74'5
1851	202.031		202.031	07'7
1852	84.717	8.343.572	8.428.289	29'1
1853	71.480	6.292.891	6.364.371	20'4
1854	170.125	5.520.865	5.690.990	27'2
Total	5.484.486	20.175.328	25.641.814	27'8

Fuente: Ministerio de Hacienda. Dirección General de Aduanas y Aranceles, en CASARES, A. (1973), p. 86-87

En la primavera de 1852 se constituyó una junta formada por el núcleo más representativo de los comerciantes alicantinos<sup>26</sup>, que redactó los estatutos de una sociedad anónima para la construcción del ferrocarril de Alicante a Almansa, poniéndose a la venta acto seguido 25.000 acciones de 2.000 reales cada una, que constituían el capital social de la empresa. Como quiera que la junta era consciente de que la construcción del ferrocarril exigía la disponibilidad de recursos financieros muy superiores a los que había en la provincia, contactó con capitalistas y “personas influyentes por su rango, por su posición social”, y envió, además, a Pascual Vassallo y Tomás España a Barcelona,

donde fueron suscritas en menos de un mes un buen número de acciones por parte de comerciantes e industriales catalanes<sup>27</sup>.

El 15 de junio de 1852 se celebró una reunión en las Casas Consistoriales a la que acudieron las autoridades provinciales, representantes de los pueblos de la provincia y la junta del ferrocarril de Alicante a Almansa. En la reunión se declaró la construcción del ferrocarril como obra de utilidad y de necesidad, y se propuso como medio de financiación la suscripción voluntaria de acciones por parte de los municipios. Aunque todas las instituciones mostraron su apoyo al ferrocarril, la Diputación lo entroncó con un plan más amplio de obras públicas, que incluyera también las carreteras y los caminos vecinales, de manera que pudieran *“alimentar en su día el ferrocarril con las producciones y frutos del país, que hoy se encuentran sin salida por falta de estos caminos”*<sup>28</sup>. Un mes más tarde, el 25 de julio, se celebró en el Ayuntamiento de la capital de la provincia una junta general de accionistas, presidida por el gobernador José María Montalvo, que aprobó los estatutos y reglamentos de la sociedad y ratificó como miembros de la junta directiva a los mismos que componían la comisión interina, designando como presidente al marqués de Río Florido, vicepresidente a Pascual Vassallo y secretarios a Sáez López y Vignau<sup>29</sup>.

Las cosas marchaban al gusto de la burguesía alicantina, que rebosaba optimismo. Para que la empresa pudiera llevar adelante su plan hacía falta que los ayuntamientos implicados se pronunciaran, con arreglo a la Ley de Sociedades Anónimas de 1848, sobre la utilidad pública de la misma. El Ayuntamiento de Alicante trató la cuestión en sesión de 5 de agosto de 1852. La utilidad de la empresa era evidente, más que utilidad era necesidad, no sólo para la provincia de Alicante, sino para las limítrofes y muchas de la Mancha, *“cuyos productos se hallan estancados, sin valor alguno por no poder concurrir a los mercados, y expuestos al monopolio de pocas manos”*. Por otro lado, la empresa era solvente, y los cálculos estaban basados en estudios técnicos, siendo suficientes los 50 millones presupuestados para la realización de la obra, así como el plazo de cuatro años para su finalización. Por lo tanto, el gobierno debía autorizar la empresa<sup>30</sup>. Para agilizar los trámites se desplazó a Madrid una comisión en el mes de agosto, con el objetivo de buscar apoyos entre la clase política y las personas influyentes de la corte, ya que otros intereses se oponían a las pretensiones de Alicante, pues la burguesía murciana intentaba demostrar lo ventajoso de la construcción del ferrocarril a Cartagena desde Albacete. Finalmente, por Real Decreto de 4 de septiembre de 1852 la concesión fue otorgada al marqués de Río Florido, que cedió la autorización a la sociedad el 21 del mismo mes, quedando constituida de forma provisional por Real Orden de 22 de diciembre<sup>31</sup>. El 29 de marzo de 1853 comenzó la construcción de la vía férrea en el llano del Espartal, en un solemne acto al que asistieron las autoridades locales y provinciales y Ramón de Campoamor, como representante de José de Salamanca.

A lo largo de 1853 la cuestión de los ferrocarriles despertó la inquietud de la opinión pública. La oposición acusaba al gobierno de corrupción y favoritismo al efectuar las concesiones ferroviarias. El Consejo Real dictaminó que casi todas las concesiones adolecían de irregularidades y que debían ser objeto de una ley. Sin embargo, el



gobierno, aun aceptando el dictamen del Consejo, se mostró partidario de respetar las concesiones ya hechas. Por Real Orden de 20 de octubre de 1853 el ejecutivo aprobó finalmente los estatutos y reglamentos de la Sociedad del Ferrocarril de Alicante a Almansa, pero para obtener la autorización definitiva, la Sociedad debía realizar el 25% de su capital en el plazo de un mes. Hasta la fecha los accionistas solamente habían pagado el 6% del valor de las acciones, quedaba pendiente el 19%, y la dificultad para recaudar la suma no estribaba tanto en la cuantía como en la dispersión de los accionistas, por lo que la Junta de gobierno pidió una ampliación de seis meses para recaudar el 25%, ampliación que le fue concedida por Real Orden de 26 de noviembre<sup>32</sup>.

En diciembre Salamanca envió cuatro comisionados a Alicante con el fin de facilitar fondos con que cubrir los gastos que pudieran surgir. A principios de 1854 José de Salamanca se desplazó a Alicante, lo que contribuyó a crear un ambiente de optimismo ya que las obras progresaban a buen ritmo, hasta el punto de que se esperaba terminar el trazado de la línea en 1855, antes incluso de que los accionistas hubieran hecho efectivo la totalidad del capital por las acciones suscritas<sup>33</sup>. Sin embargo, todavía quedaban obstáculos que salvar. El plazo para que los accionistas hicieran efectivo el 25% del valor de las acciones terminaba el 16 de mayo de 1854, pero dos meses antes todavía quedaban 5.000 acciones por vender, lo que implicaba el riesgo de que la Sociedad del Ferrocarril no fuera autorizada de forma definitiva. En este momento la labor del Ayuntamiento alicantino aparece como clave.

En 1851 el gobierno había planteado a las diputaciones la conveniencia de aplicar a la construcción del ferrocarril el producto de la venta de los bienes de propios. La Diputación alicantina consideraba razonable la enajenación de esta clase de bienes para subvencionar la construcción ferroviaria, pues el régimen de monopolio y la mala administración a que estaban sometidos los hacían poco rentables para los ayuntamientos<sup>34</sup>. Una año después la comisión encargada de impulsar la construcción del ferrocarril propuso que los ayuntamientos de la provincia vendieran sus bienes de propios y crearan arbitrios para financiar la línea férrea. El Ayuntamiento de Alicante, en unión de los mayores contribuyentes, decidió por unanimidad poner a la venta sus bienes de propios, con la excepción de la Casa Consistorial, “y establecer con igual destino los arbitrios que pueda soportar la población”, aunque esta decisión quedó anulada posteriormente, dado que las acciones emitidas estaban siendo suscritas a buen ritmo<sup>35</sup>.

En 1854 la venta de propios volverá a plantearse de nuevo cuando, próximo a cumplirse el plazo para que la Sociedad hiciera efectivo el 25% de las acciones para poder quedar constituida definitivamente, todavía quedaban por vender más de 5.000 acciones. La Junta del ferrocarril quiso implicar a los pueblos de la provincia en la compra de acciones y el alcalde propuso que la ciudad de Alicante comprara 500 o 600 acciones, pero, como había que realizar un desembolso del 25% aproximadamente sobre el valor de las mismas, era necesario contratar un empréstito. Ahora bien, ante la posibilidad de que la Corporación pudiera tener alguna dificultad para obtener el crédito, se propuso que una comisión de cinco o seis concejales -el alcalde, Bas, Blanquer, Ferrer, Navarro y París- la avalasen. En este punto se rompió la unanimidad mostrada hasta entonces. Blanquer se opuso a que el Ayuntamiento adquiriera acciones y se negó

a garantizar empréstito alguno. Otros concejales manifestaron su temor de que la compra de acciones se realizara mediante un aumento de las contribuciones directas. Pese a que el alcalde intentó tranquilizar a los concejales de que las acciones se financiarían con los ahorros que se hicieran en el presupuesto de 1854, no consiguió que su propuesta fuera aceptada por unanimidad, el Ayuntamiento aprobó por una diferencia de cuatro votos a favor la adquisición de 500 acciones, posponiendo su decisión sobre el medio de financiarlas<sup>36</sup>.

El 12 de mayo el Ayuntamiento, junto con los mayores contribuyentes, y, pese a la oposición de Miguel Pascual de Bonanza -un cualificado representante de la oligarquía agraria-, acordó la venta de los bienes de propios como medio de financiar la adquisición de acciones, aunque esta venta no se llevaría a cabo. Los bienes de propios del Ayuntamiento alicantino eran bastante modestos, los ingresos que proporcionaban a las arcas municipales eran poco importantes y procedían del arrendamiento de unas pocas fincas rurales y urbanas -el huerto de Valladolid, los lavaderos de San Blas, Santa Ana y la Balseta, la accesoria de las casas consistoriales y una parte del ex-convento de Santo Domingo- y del producto de los censos sobre varias fincas -la hacienda Torre de Bayona, el terreno del matadero antiguo y el mercado-. Como muestra el cuadro V, los rendimientos de los propios eran bajos, como consecuencia de su pérdida progresiva de importancia y de la sequía, que llegó a secar los lavaderos, apuntándose una tímida recuperación a partir de 1852. Su aportación a los ingresos municipales presupuestados fue pequeña, el 2'7% para el conjunto de la Década Moderada. Ante la disminución de los ingresos de propios, en 1846 el gobierno ordenó al jefe político que empleara en la recaudación del 20% que le correspondía “los medios que estén al alcance de su autoridad”<sup>37</sup>. La única finca de propios que mantuvo su rentabilidad fue el huerto de Valladolid, que será objeto de disputa entre el Ayuntamiento y el Real Patrimonio al negarse el primero a considerar como propiedad privada una noria construida por el arrendador Francisco Alemañ, quien cedió su derecho a un importante miembro de la burguesía local, Juan Bautista Lafora. Ante la negativa del Ayuntamiento, Lafora recurrió al Administrador del Real Patrimonio, argumentando que la noria no se hallaba dentro de los límites del huerto de Valladolid, sino en terreno de realengo, hecho que el Ayuntamiento consideró como un intento de usurpación y despojo por parte del Real Patrimonio<sup>38</sup>, que finalmente tuvo que adoptar una actitud conciliatoria y renunciar al contencioso con el Ayuntamiento<sup>39</sup>.

CUADRO V PARTICIPACION DE LOS BIENES DE PROPIOS EN LOS INGRESOS MUNICIPALES PRESUPUESTADOS EN %

Año	%
1845	4'4
1846	1'9
1847	2'2
1848	2'5
1849	2'2
1850	2'4

1851	2'3
1852	3'0
1853	3'3
1854	3'2

Fuente: A.M.A. Presupuestos municipales, 1845-1854

El valor de los propios, por lo tanto, no bastaba para financiar la compra de las 500 acciones, por lo que el Ayuntamiento decidió crear un arbitrio sobre el movimiento de granos “en términos que no grave de una manera sensible al comercio y traficantes de dicho artículo”. Se esperaba así conseguir unos 120 o 130.000 reales, que completarían lo aportado por la venta de los bienes de propios, pero, para que el impuesto no perjudicase al comercio de la capital de la provincia se pidió al gobernador que lo extendiera hasta el límite de la provincia de Murcia, aplicando su producto a las acciones del ferrocarril<sup>40</sup>. Así, la burguesía alicantina comprometía en la financiación de la línea férrea a otras zonas de la provincia que, en principio, no se iban a ver tan directamente beneficiadas como la capital.

Mientras tanto, la Junta del ferrocarril intentaba acelerar la construcción de la línea, buscando apoyos y contactos en Madrid. El problema en 1854 era la oposición de las autoridades militares del distrito a que se construyera la estación del ferrocarril, por lo que las obras estaban paralizadas. En 1852 el gobierno había permitido a la compañía construir dentro de la zona militar de la ciudad el tramo de vía correspondiente, pero exigió la formación de un expediente específico para la construcción de la estación. La sociedad del ferrocarril encargó la elaboración de este expediente a una comisión mixta de ingenieros civiles y militares -según establecía la Real Orden de 14 de junio de 1852-, que eligió para ubicar la estación “el sitio comprendido entre el camino real de Madrid, cerca del puente sobre el barranco de San Blas, la altura próxima al norte de éste y el camino llamado del Chorret”<sup>41</sup>. También debía pronunciarse la comisión sobre las posibilidades de variar el trazado de la línea, en el caso de que fuera conveniente ubicar la estación en la orilla del mar, pero esta opción no llegó a analizarse. Aunque el gobierno aceptó la propuesta de la comisión, el capitán general de Valencia denegó el 17 de marzo el permiso correspondiente para comenzar las obras de la estación hasta que no fuera concedida la aprobación real. Dos días después la autoridad militar permitió al marqués de Río Florido que comenzara a construir la estación. La decisión del capitán general de Valencia fue refrendada por la Dirección General de Ingenieros del ejército el 25 de marzo de 1854, al considerar que el lugar elegido para la estación no perjudicaba la defensa de la ciudad. El ministerio de la Guerra concedió la autorización provisional para la construcción de la estación, pero el marqués de Río Florido solicitó al gobierno el 20 de marzo que se tramitara pronto la autorización definitiva, para poder concluir el ferrocarril al mismo tiempo que la línea Tembleque-Almansa, evitando perjuicios a la Sociedad del Ferrocarril de Almansa a Alicante y al propio Estado<sup>42</sup>. La línea se inauguró a principios de 1858, pero todo su proceso de gestación se desarrolló durante la Década Moderada, especialmente en sus años finales,

aunque las estrecheces financieras y las corruptelas políticas impidieron que culminara en este período. La burguesía alicantina ligaba el porvenir de la provincia al desarrollo pleno de las relaciones de mercado y el ferrocarril era visto por los grupos burgueses como un instrumento de desarrollo económico y de equilibrio social, pues iba a promover “el movimiento marítimo y por tierra de buques y carruajes, importando y exportando artículos que constituyen la fortuna del labrador y al esperanza del comerciante; y de esta circunstancia surgirán los efectos más consoladores para el rico y para el necesitado”<sup>43</sup>. Además, junto con el puerto o el Instituto de Segunda Enseñanza, el ferrocarril se convertía en el símbolo de una capital de provincia que se estaba consolidando frente a ciudades como Orihuela o Alcoy que, con más precedentes, también planteaban reivindicaciones en este sentido<sup>44</sup>.

---

<sup>1</sup> CASARES, A. (1973), pp. 10-11

<sup>2</sup> DÍAZ MARÍN, P (1998a), p. 149

<sup>3</sup> *La Nave*, 30-1-1848

<sup>4</sup> La ley clasificaba las carreteras en generales, transversales, provinciales y locales. Las carreteras generales eran las que enlazaban Madrid con la las capitales de provincia, departamentos de marina y aduanas de gran movimiento mercantil, habilitadas para el comercio exterior. Las carreteras transversales enlazaban las generales pasando por algunas capitales de provincia. Tenían la categoría de provinciales las que comunicaban una general con una transversal, terminaban en un importante centro de producción o de exportación, o comunicaban directamente dos o más provincias. Las carreteras locales eran las que promovían los pueblos asociados por un interés común. El Estado solamente estaba obligado a costear las carreteras generales y a participar en las transversales, mientras que las demás las financiaban las provincias y los pueblos, pudiendo recurrir en el caso de las locales a la prestación personal (B.O.P.A., 30-5-1851)

<sup>5</sup> A.D.P.A. (Archivo de la Diputación Provincial de Alicante) *Libro de Actas*, 15-6-1852

<sup>6</sup> VIDAL OLIVARES, J. (1992) p.49 y DE VERA, J.R. (1991), p. 44

<sup>7</sup> B.O.P.A., (Boletín Oficial de la Provincia de Alicante) 13-12-1843. El uno de diciembre la Diputación, el Ayuntamiento, el conde de Soto Ameno en nombre de los propietarios territoriales y José Bas en el de los comerciantes presentaron una exposición a la reina apoyando el proyecto, y subrayando las ventajas que se derivarían para el Tesoro de la construcción de la línea. (B.O.P.A., 17-12-1843)

<sup>8</sup> B.O.P.A., 26-6-1844

<sup>9</sup> B.O.P.A., 26-6-1844. La comisión impulsora de la empresa la formaban el duque de Castroterreño como presidente, y como vocales José María López, Vicente Escofet, el conde de Santa Clara y Pelegrín José Saavedra, que actuaba de secretario y letrado consultor. Una vez otorgada la concesión para prolongar la línea hasta Alicante, se incorporaron a la comisión Juan Muñiz, Juan Tarquís, Calixto Alonso Martínez, Cayetano Tejada y Pedro Lara, que fue nombrado director especial. El representante de la empresa en Alicante era Juan María Vignau (B.O.P.A.28-12-1844)

<sup>10</sup> A.M.A (Archivo Municipal de Alicante) *Libro de Cabildos*, 7-9-1844

<sup>11</sup> A.M.A. Armario. 22. Legajo 1844-1847, 7 de diciembre de 1844

<sup>12</sup> HERNANDEZ SEMPERE, T.M. (1983), p. 18

<sup>13</sup> CASARES, A. (1973), p.67. GINER, J. (1983)

<sup>14</sup> HERNANDEZ SEMPERE, T.M. y VIDAL OLIVARES, J. (1991), pp.228-229

<sup>15</sup> D.S.C. (Diario de Sesiones de las Cortes) Congreso, 23-2-1848

<sup>16</sup> TORTELLA, G. (1975), p. 168.

<sup>17</sup> *La Nave*, 16-1-1848

<sup>18</sup> *La Nave*, 20-2-1848. Reproduce un artículo del *Semanario de la Industria*. Para Pastor Díaz el Estado debía apoyar la construcción de la línea de Aranjuez, pues el ferrocarril haría más competitivos los productos nacionales: "... creo firmemente que el

---

comercio de nuestro país, su riqueza y su producción quedarán lastimosamente paralizados, así que la falta de caminos de hierros desnivele el valor y precio de nuestros productos del que tienen en las demás partes de Europa”. Además, añadía, “la crisis de subsistencias y de combustible que han empezado a experimentarse en esta capital no se remedian con leyes de cereales violentas ni con acopios siempre mezquinos e incompletos, sino que irán constantemente en fatal progreso hasta que se comunique Madrid con el mar por medio de un ferrocarril”.

<sup>19</sup> HERNANDEZ SEMPERE, T.M. (1983), pp. 102-103.

<sup>20</sup> DIAZ MARIN, P. (1998 a), p. 354.

<sup>21</sup> A.H.N. (Archivo Histórico Nacional) Fondos Contemporáneos. Obras Públicas. Legajo 15.119

<sup>22</sup> DIAZ MARIN, P. (1998a), pp.310-311.

<sup>23</sup> DIAZ MARIN, P. (1998a), pp. 3.22-325.

<sup>24</sup> A.H.N. Fondos Contemporáneos. Obras Públicas. Legajo 15.119

<sup>25</sup> CASARES, A. (1973), p. 70.

<sup>26</sup> La junta la formaban José Gabriel Amérigo, José Bas, Gaspar White, Juan María Vignau, el marqués de Río Florido, Pascual Vassallo, Antonio Campos, Lorenzo Antoyne, Tomás España, Fernando Sala y Joaquín Sáez. DIAZ MARIN, P. (1998 a) p. 355. VIDAL OLIVARES (1993) subraya también el dinamismo económico y político de los grupos económicos vinculados al capital comercial, p.491

<sup>27</sup> BOPA, 5-7-1852 JOVER, N.C. (1863), p.259-260

<sup>28</sup> A.D.P.A. *Libro de Actas*, 15-6-1852

<sup>29</sup> JOVER, N.C. (1863), p.260

<sup>30</sup> AMA. *Libro de Cabildos*, 5-8-1852

<sup>31</sup> DIAZ MARIN, P. (1998a), p. 357

<sup>32</sup> DIAZ MARIN, P. (1998a), p. 357-358

<sup>33</sup> B.O.P.A, 1-5-1854

<sup>34</sup> A.D.P.A. *Libro de Actas*, 13-3-1851

<sup>35</sup> A.M.A. *Libro de Cabildos*, 24-5-1852, 1-7-1852

<sup>36</sup> DIAZ MARIN, P. (1998a), p.360

<sup>37</sup> Citado por SALORT, S. (1996)

<sup>38</sup> El Ayuntamiento oficia al Juez de 1ª instancia para que desestime cualquier reclamación de Lafora, y pone el caso en conocimiento del gobernador de la provincia para que actúe en el mismo sentido. A.M.A. *Libro de Cabildos*, 27-9-1851

<sup>39</sup> Lafora sí continuó el pleito con el Ayuntamiento, y la audiencia de Valencia reconoció en 1859 al Ayuntamiento como legal propietario del huerto de Valladolid SALORT (1998), p.277

<sup>40</sup> A.M.A. *Libro de Cabildos*, 12-5-1854, 27-5-1854.

<sup>41</sup> A.G.M.S. (Archivo General Militar de Segovia) 3ª/3ª/833; *Ferrocarriles. Ferrocarril Alicante-Almansa*

<sup>42</sup> *Ibídem.*

<sup>43</sup> *El Agente de Alicante*, 19-8-1852

<sup>44</sup> DIAZ MARIN, P. (1998b)

---

## BIBLIOGRAFIA

- CASARES, A. (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX* Madrid, Estudios del Instituto Iberoamericano de Desarrollo Económico
- DE VERA, J.R. (1991): *La formación de la red de carreteras en la provincia de Alicante, 1833-1982*, Alicante, Universidad de Alicante-Instituto de Cultura Juan Gil-Albert,
- DIAZ MARIN, P. (1998a): *Después de la revolución. Centralismo y burguesía en Alicante (1844-1854)*, Alicante, Institut de Cultura Juan Gil-Albert.
- DIAZ MARIN, P. (1998b): ‘Burguesía i ciutat. La política urbana a Alacant durant la Dècada Moderada (1844-1854), *Recerques*
- GINER, J. (1983), *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*. Alicante, C.A.P.A.,
- HERNANDEZ SEMPERE, T.M. (1983), *Ferrocarriles y desarrollo del capitalismo en el País Valenciano 1843-1879* Valencia
- HERNANDEZ SEMPERE, T.M. y VIDAL OLIVARES, J. (1991), ‘Infraestructura viaria y ferrocarriles en la articulación del espacio económico valenciano’, *Hispania*, LI/1, núm. 177, P.205-243
- JOVER, N.C. (1863), *Reseña histórica de la ciudad de Alicante*, Alicante, Imprenta de la Viuda de J.J. Carratalá.
- SALORT, S. (1996), *La hacienda local en la España contemporánea. La hacienda municipal de Alicante, 1800-1923*. Tesis doctoral, Universidad de Alicante.
- SALORT, S. (1998), *La hacienda local en la España contemporánea. La hacienda municipal de Alicante( 1800-1923)*. Alicante, Institut de Cultura Juan Gil-Albert.
- TORTELLA, G. (1975), *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos.
- VIDAL OLIVARES, J. (1992), *Transporte y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Valencia, Alfons el Magnànim..
- VIDAL OLIVARES, J. (1993), ‘Creixement econòmic i canvi social: l’auge de la burgesia al País Valencià, 1830-1914’, *Afers*, 16 P.483-501.