

## EL ARCHIVO DE WILLIAM MACKENZIE Y LOS PRIMEROS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Cecilia Vallés Botey  
Círculo Histórico Miguel Biada

William Mackenzie (1796-1851) fue el constructor de la primera línea ferroviaria española, la de Barcelona a Mataró. Este ingeniero inglés, trabajador prolífico e infatigable, se había dedicado en un principio al diseño de canales de navegación en Inglaterra; sus primeros trabajos ferroviarios fueron en 1832, un túnel en el ferrocarril Liverpool-Manchester, y en 1835 el *Grand Junction Railway* bajo las órdenes del ingeniero Joseph Locke. En 1840 participó en la creación de una compañía anglo-francesa para la construcción del ferrocarril París-Rouen, y asociado con Thomas Brassey<sup>1</sup> desde 1841 fue su constructor, de nuevo bajo la supervisión de Locke. Fue capaz de organizar una gran compañía con resultados de gran eficiencia, adquirió así gran fama internacional y construyó con éxito miles de kilómetros de vía en diversas líneas europeas<sup>2</sup>.

The Institution of Civil Engineers de Londres adquirió en 1990 el archivo de William Mackenzie, que se había conservado durante siglo y medio en manos de su familia. El fondo fue restaurado, catalogado, y dado a conocer en una exposición en 1994<sup>3</sup>. Correspondencia, libros de contabilidad, proyectos, planos, anotaciones, etc. no sólo de los ferrocarriles ingleses sino también de los de Francia, Bélgica, Italia y España, están desde esta fecha a disposición de los investigadores. El diario de Mackenzie, además, ha sido editado por David Brooke, y constituye un útil y asequible instrumento para la comprensión del resto de la documentación<sup>4</sup>.

Gracias a este fondo podemos conocer mejor las actividades de Mackenzie en España, con toda la carga de las grandes frustraciones y los puntuales resultados obtenidos. Cuando a partir de 1845 William Mackenzie se interesó en construir ferrocarriles en España, quizás esperaba alcanzar los mismos éxitos que en Francia, pero de hecho se encontró con una situación muy distinta a la francesa, que puso en entredicho la mayoría de sus proyectos, excepto el de Barcelona a Mataró. En primer lugar, el Estado francés publicó ya en 1842 una ley de ferrocarriles que regulaba las concesiones y las ayudas a la construcción ferroviaria, mientras que en España no la hubo hasta 1855: por tanto, el gobierno español no tuvo una política de planificación, concesión y ayudas hasta época muy tardía. En segundo lugar, en Francia existía un excelente cuerpo de ingenieros civiles, cuando en España justo comenzaba únicamente a formarse. En tercer

---

<sup>1</sup> El ingeniero Thomas Brassey (1805-1870) trabajó en sociedad con Mackenzie entre 1841 y 1849, pero desde 1843, finalizado el París-Rouen, volvió a Inglaterra, mientras Mackenzie se ocupaba de los nuevos proyectos en Francia. Años después desplegó una intensa actividad por todo el mundo.

<sup>2</sup> BROOKE, David: *William Mackenzie. International Railway Builder*. London 2004

<sup>3</sup> CHRIMES, Michael M. Et al.: *Mackenzie-Giant of the Railways. William Mackenzie (1794-1851) and the construction of the early European railway network*. London 1994

<sup>4</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary of William Mackenzie the first international railway contractor*. London 2000

lugar, los accionistas franceses mostraron mayor seguridad en sus inversiones, mientras que los capitalistas españoles dificultaban los pactos a causa de su desconfianza.

El hecho es que el retraso ferroviario de España en los años 40 era clamoroso. Las primeras iniciativas ferroviarias se habían paralizado en los años 30 a causa de la guerra carlista. Después de este período, la solicitud de concesión del ferrocarril de Barcelona a Mataró, otorgada el 23-8-1843, reimpulsó el interés ferroviario. En 1844 grupos de españoles, ingleses y franceses proyectaron sus negocios en el territorio virgen de la construcción de los ferrocarriles españoles. El gobierno, sin sujetarse a ningún plan previo, otorgó la concesión de dos líneas (Sant Joan de les Abadeses-Roses y Madrid-Aranjuez)<sup>5</sup>, pero el auge de solicitudes le obligó a elaborar una imprescindible legislación sobre las condiciones de las concesiones ferroviarias, que publicó con R.O. de 31-12-1844 al mismo tiempo que autorizaba otras dos líneas (León-Avilés y Madrid-Cádiz)<sup>6</sup>.

## 1. Proyectos en el norte de España

### a. Creación de la North of Spain Railways

El 2-2-1845 William Mackenzie recibe, a través John David Barry, promotor de ferrocarriles franceses, una carta solicitándole para hacer una visita y un presupuesto del ferrocarril de Madrid a Bilbao. Los promotores son una Comisión formada en Enero de 1845 con participación del Ayuntamiento de Bilbao, la Diputación de Vizcaya y la Junta de Comercio<sup>7</sup>.

W. Mackenzie se propone participar en este proyecto no sólo como constructor sino también como promotor, según el modelo del París-Rouen y Rouen-Le Havre. Estudia el tema con T. Brassey, mantiene correspondencia y se reúne con los inversores J.D. Barry, J. Pierce y el banquero Charles Laffite, con la implicación de sus colaboradores William Green<sup>8</sup> y Edward Green. Toma la iniciativa de crear una compañía, esperando recibir las adhesiones necesarias, y el 30-3-1845 funda en París la *North of Spain Railways* junto con el director ferroviario inglés William Jackson, también interesado en invertir en España. Aportan un capital inicial de 500 l. cada uno<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> Se concedió la línea Sant Joan de les Abadeses-Roses a la Sociedad El Veterano el 19-7-1844, y la Madrid-Aranjuez con ampliación a Alicante a Pedro de Lara el 14-8-1844.

<sup>6</sup> Se concedió el León-Avilés a Richard Keily, en representación de un grupo financiero inglés formado por Joshua Walmsley, John Abel Smith y George Stephenson; y el ferrocarril Madrid-Cádiz a J.C.J. Galbrun, en representación de un grupo financiero de París liderado por Charles Laffite y Edward Blount. LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: "La Concesión Vascongada y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)", en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V. Historia Contemporánea*, t.17, 2005, p. 69

<sup>7</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 317. LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: "La Concesión Vascongada ...", p. 71-73.

<sup>8</sup> El ingeniero William Green era agente de Mackenzie en el París-Rouen y estudió diversos proyectos españoles.

<sup>9</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 327: *During the (day) I signed the document of the North of Spain Railways project as a fondateur with W. Jackson & Co. and subscribe in the meantime toward current expenses L500. Brassey the same. Query who are the promoters and Foundateurs with us*

A ellos se asociaron Joshua Walmsley, un comerciante de Liverpool asesorado por el ingeniero G. Stephenson, el director ferroviario William Rickfort Collett y los banqueros Charles Laffite y Edward Blount. El resultado fue que se configuró una gran compañía, con voluntad de ser anglo española, con el objetivo de construir dos grandes líneas. La primera, un ferrocarril Madrid-Valladolid y de allí a Bilbao, Santander y Avilés; y la segunda, un ferrocarril Madrid-Zaragoza con dos bifurcaciones hacia Francia por Barcelona y Pamplona. W. Mackenzie se ocuparía de la línea de Bilbao, W. Jackson de la de Zaragoza, y J. Walmsley de la de Santander y Avilés.

*b. Negociaciones con los inversores españoles*

Pocos días después W. Mackenzie viajó a España junto con su agente el ingeniero William Reed, hombre clave tanto en esta como en otras negociaciones similares, para establecer las conversaciones necesarias con los grupos promotores españoles. Partió de París el 3 de abril, el 7 llega a Vitoria, y el 10 a Madrid donde le esperan sus secretarios G.H. Hovendon y Whitwell que los han precedido<sup>10</sup>.

En Madrid el día 11 se entrevista y cena con el embajador inglés William H.L.E. Bulwer, quien al día siguiente lo presenta al banquero José Salamanca; cena en casa del banquero Henry O'Shea y también se entrevista con Carlos Fernando Martínez de Irujo, Duque de Sotomayor<sup>11</sup>. Con ellos debió negociar en torno a los proyectos ferroviarios Madrid-Aranjuez, Valladolid-Santander y Madrid-Zaragoza, que precisamente en aquellos días consiguieron las concesiones gubernamentales.

J. Salamanca, Gaspar de Remisa y Buschental, creadores del Banco de Isabel II, acababan de obtener la concesión del Madrid-Aranjuez el 6-4-1845 después de que caducase la obtenida anteriormente por Pedro de Lara. También Remisa y Sotomayor, propietarios del Canal de Castilla, consiguieron en aquellos días la concesión del ferrocarril Alar del Rey-Santander, con fecha 16-4-1845. Y W. Jackson obtuvo, con intervención de J. Salamanca y H. O'Shea, la concesión de la línea Madrid-Zaragoza con los dos ramales a Barcelona y Pamplona el 22-4-1845.

Semanas más tarde también J. Walmsley viajará a Madrid para buscar apoyos después de que la venta las acciones del León-Avilés publicitada en abril no obtuviera los frutos esperados<sup>12</sup>.

Antes de abandonar España, W. Mackenzie y W. Reed se detienen en Barcelona. Salen de Madrid el 13 de abril, y pasando por Zaragoza, Fraga, Lérida e Igualada, el 17 llegan a Barcelona a las 3 de la tarde con tiempo de dar un paseo. Se alojan en el Hotel

---

<sup>10</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary*, p. 327.-331. William Reed, secretario del LSWR fue impulsor y directivo de varias líneas francesas, y compañero habitual de Mackenzie en la prospección de nuevas empresas como es el caso del París-Rouen o el Amiens-Boulogne.

<sup>11</sup> El diario *El Barcelonés* publica una noticia con el eco madrileño del viaje de Mackenzie, señalando el interés del Duque de Sotomayor en acoger la iniciativa de los ingleses y el interés de Mackenzie en el ferrocarril Madrid-Zaragoza con sus bifurcaciones: *El Barcelonés* 27-4-1845.

<sup>12</sup> *El Barcelonés* 3-6-1845

Oriente. Al día siguiente, día 18, W. Mackenzie se entrevista con el cónsul John Story Pinleaze, el cual le informa del ferrocarril de Barcelona a Camprodón; pero Mackenzie no se interesó por el proyecto porque no ofrecía suficientes beneficios<sup>13</sup>. El 19 embarcan en un vapor hasta Marsella desde donde vuelven a París.

Continúan las gestiones para formar compañía con los españoles. En Londres el 30 de abril W. Mackenzie mantiene, a través de Mr. Kennedy, accionista del banco de O'Shea, una entrevista con el embajador español, el cual se muestra entusiasmado con los proyectos en España.

A finales de abril ha decidido contratar al ingeniero Alexander Mackenzie Ross para la confección del proyecto Madrid-Bilbao. W. Reed desde París lo comunica a Withwell que permanecía en Madrid con 1000 libras por si hacía falta realizar el depósito, según la marcha de las negociaciones. El 29 de abril W. Mackenzie y W. Reed estudian con A.M. Ross el mapa de España, y compran barómetros de montaña en preparación del viaje para el estudio del terreno. Un mes más tarde A.M. Ross el 26 de mayo ya ha enviado su grupo de técnicos en un vapor Portsmouth-Bilbao, y en menos de dos meses, el 14-7-1845, está en condiciones de presentar un primer proyecto<sup>14</sup>.

### c. La retirada del capital inglés

Pero en verano la situación cambia. El 16-8-1845 después de un tira y afloja el gobierno español conforma un nuevo panorama al otorgar la concesión del Madrid-Valladolid-Bilbao-Irún al alcalde de Bilbao Federico Victoria de Lecea y al diputado provincial Miguel Arrieta Mascarúa, quienes representan a una comisión de 8 miembros<sup>15</sup>. W. Mackenzie ve cómo la concesión del tramo Madrid-Valladolid se les ha escapado de las manos; en palabras suyas, *the Royal Nord I believe is defunct*<sup>16</sup>.

Para encaminar la situación, mantiene diversas reuniones en París el 14 y 15 de agosto con T. Brassey, W. Reed, J. Walmsley, W. R. Collett, y Edward Blount y acuerdan unánimes intentar de nuevo amalgamar todos los proyectos en una compañía mixta. El mismo 16 de agosto Mackenzie escribe a los vascos proponiéndoles la fusión con ellos; les dice que participan Walmsley, Collet, Jackson, Laffite, Blount y Brassey<sup>17</sup>. Tres semanas después, el 4-9-1845, ya en Londres, mantiene otra reunión sobre los asuntos españoles con Reed, Collet y Walmsley.

<sup>13</sup> GB. Norfolk Record Office. BULI/58/8: carta del cónsul J.S. Pinleaze al embajador H.L. Bulwer, del 23-4-1845. La concesión la había obtenido el 15-2-1845 el inglés J.B. Moore, con la colaboración de los ingenieros británicos A. M. Ross, P.W.B. Moore y G. Hate: cfr. PASQUAL DOMÈNECH, Pere: *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria catalana (1843-1898)*, p. 49. En septiembre hay ingenieros ingleses estudiando el proyecto: ver nota 19. En el archivo de W. Mackenzie se halla un ejemplar del *Prospecto de un camino de hierro de Barcelona a Camprodón*. Barcelona 1845: GB. ICE. MC. Spanish Railways box.

<sup>14</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 331-332 y 338. Ver los mapas: GB. ICE. MC. DR, 219.

<sup>15</sup> LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: "La Concesión Vascongada...", p. 74

<sup>16</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 351

<sup>17</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 351-352. LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: "La Concesión Vascongada...", p. 75

Continúan los estudios de los ingenieros para establecer el recorrido: el 26 de agosto los ingenieros George Woodhouse y Lee acaban de volver de España para reconocer el terreno entre Bilbao, Valladolid y Madrid<sup>18</sup>. En septiembre están los ingenieros de A.M. Ross, John Wilson y Robert Latham<sup>19</sup>.

Por otro lado, J. Walmsley en octubre viaja (con su mujer e hijo) junto con George Stephenson para examinar el terreno desde Santander hasta Madrid y presionar al gobierno<sup>20</sup>. Stephenson estudia cuidadosamente el terreno que ofrece mucha dificultad. En Madrid para presionar se entrevistan con el presidente Narváez y ponen una serie de condiciones favorables (cesión de terrenos, exención de impuestos, trabajo de los presos...), pero pasan diez días y el gobierno no da respuesta, y como el proyecto no estaba exento de dificultades y era caro (la operación incluiría la compra del Canal de Castilla al incorporar la compañía del Alar del Rey-Santander), G. Stephenson aconseja a J. Walmsley no hacer el depósito en la proyectada *Royal Nord of Spain Railway*<sup>21</sup>.

El 6 de noviembre, ya en París, J. Walmsley y G. Stephenson exponen sus conclusiones negativas del viaje a España a W. Mackenzie y W. Reed<sup>22</sup>. Además no están de acuerdo con la ruta del Madrid-Bilbao proyectada. El hecho es que a finales de 1845 J. Walmsley y G. Stephenson se desvinculan del proyecto.

Poco después también W. Jackson se retira de la compañía proyectada, cuando la concesión de la línea de Zaragoza obtenida por él se declara caducada por R.O. del 9-2-1846, a la vez que se concedía a otro grupo representado por Mariano Bertodano la línea Madrid-Barcelona por Guadalajara y Zaragoza. Aún el 21-4-1846 H. O'Shea hace propuestas a W. Mackenzie referentes a este ferrocarril, pero él ya no se interesó<sup>23</sup>.

#### *d. La Compañía del camino de fierro de Madrid a Irún por Bilbao*

W. Mackenzie continúa trabajando en el proyecto de Bilbao. El 14-10-45 dos promotores de la línea de Bilbao, Victoria de Lecea y Pedro Pascual Uhagón,

<sup>18</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 354. El ingeniero George Woodhouse, hermano de Thomas Jackson Woodhouse, trabajó como agente de Mackenzie en diversas obras en Inglaterra e Irlanda.

<sup>19</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 356 y 360, cita su estancia en Barcelona. No sólo estudian el ferrocarril de Bilbao sino también el de Camprodrón. Ver diario *El Fomento* del 19-9-1845 (*La Gaceta*, 26-9-1845)

<sup>20</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 362-363

<sup>21</sup> SMILES, Samuel: *Lives of the Engineers*. London, 1879. Vol. 5 - *The Locomotive - George and Robert Stephenson*, p. 297-300.

<sup>22</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 367

<sup>23</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 395. En esos mismos días, el 23-4-1846, un grupo de inversores de Madrid (Jaume Ceriola, Nazario Carriqui y Joaquín Fagoaga), interesados en la línea Madrid-Barcelona, compraron a un grupo catalán la concesión de los tramos Reus a Tarragona y de Falset a Mora de Ebro obtenida el 20-10-1845 (PASQUAL DOMÈNECH, Pere: *Los caminos de la era industrial...*, p. 117, n. 232). Entre los promotores catalanes estaba Josep M. Serra, Ramon Maresch, Rafel Sabadell y Permanyer, Jaume Badia, Antoni Miarons, y Francesc Viñas Lastorras (CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1845 I, 304v). Estos promotores ya habían establecido contacto con Mackenzie: el ingeniero W. Green había confeccionado un presupuesto de la línea el 11-12-1844: GB. ICE. MC. Spanish Railways box.



respondiendo a la propuesta de W. Mackenzie de crear una compañía conjunta, viajan a París. Mantienen una reunión en la que establecen un convenio provisional, de manera que W. Mackenzie nombra aquel mismo día los directores del comité de París del ferrocarril de Bilbao<sup>24</sup>. Estudian un nuevo proyecto del Madrid-Bilbao presentado por A.M. Ross con fecha 14-10-1845, vía Burgos y Valladolid, con un túnel en la sierra de Guadarrama, adaptándose al recorrido establecido por el gobierno<sup>25</sup>.

El 12-12-1845 mantiene otra entrevista con los españoles juntamente con Mouchy en el Hotel Prince Albert de París; W. Mackenzie es cauteloso, “*expences and caution money*”; parece que MC prefería retrasar el convenio esperando que se superase la crisis bursátil<sup>26</sup>. Pero llegan a nuevos acuerdos y firman un contrato provisional, ratificado por J.D. Barry el 25 de diciembre. La nueva compañía se ocuparía exclusivamente de la explotación de la línea Madrid-Bilbao-Irún.

Por fin la “Compañía del camino de fierro de Madrid a Irún por Bilbao” se crea en París el 26-1-1846. Hay un consejo de administración en España, con miembros de Bilbao y Madrid, un comité en París encabezado por Mouchy y J.D. Barry y otro en Londres encabezado por John Easthope y W. Mackenzie. Los ingenieros encargados eran A.M. Ross y Calixto Santa Cruz.<sup>27</sup>

Por tanto no participan Walmsley, Collet, Jackson, Laffite, y Blount tal como había anunciado W. Mackenzie en agosto. Desgraciadamente antes de la ratificación en España se retiraron también 24 accionistas de Bilbao; de los españoles quedaron 21 del ámbito de Bilbao y 21 del ámbito de Madrid<sup>28</sup>. Y en los siguientes meses hubo muchas divergencias para decidir el trazado. El 10-9-1846 A.M. Ross presenta a W. Mackenzie y J.D. Barry un nuevo reporte<sup>29</sup>, con un trazado del tramo Irún-Bilbao más largo pero más barato. Sin embargo finalmente el proyecto se ralentizó y diluyó por el impacto de la crisis económica de aquel verano<sup>30</sup>.

De todo esto lo único que obtiene Mackenzie son pérdidas: el 26-12-1846 anota en su diario: *no money returned of the L500 advanced on Royal North Spain*<sup>31</sup>. Aún en

<sup>24</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 363. LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: “La Concesión Vascongada...”, p. 75.

<sup>25</sup> Ver el reporte en GB. ICE. MC. Spanish Railways box.

<sup>26</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 375. Los valores ferroviarios en bolsa estaban bajos (es el inicio de la inestabilidad financiera que acabará en pánico en 1847 y en revolución social en 1848).

LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: “La Concesión Vascongada...”, p. 75

<sup>27</sup> *Empresa del camino de fierro de Madrid a Irún por Bilbao*, Imprenta y litografía de Delmas e hijo, Bilbao, 1846. LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: “La Concesión Vascongada...”, p. 75-76. Philippe de Noailles, duque de Mouchy, era presidente del ferrocarril Orleans-Burdeos. John Easthope era director de la LSWR, y del París-Rouen y Rouen-Le Havre.

<sup>28</sup> LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: “La Concesión Vascongada...”, p. 76

<sup>29</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 416-417.

<sup>30</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 455. En noviembre de 1846 decidieron no emitir más acciones, debida a la ausencia de metálico.

<sup>31</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 428.

septiembre de 1847 Mackenzie ha de pagar a Tate, uno de los ingenieros de A.M. Ross, sus trabajos en la confección del proyecto<sup>32</sup>.

## 2. Negociaciones infructuosas sobre otras líneas

### a. La “Compañía del ferrocarril de Madrid a Aranjuez”

A partir de la visita de W. Mackenzie en Madrid en abril de 1845, J. Salamanca tanteó su participación en el proyecto Madrid-Aranjuez. Encargó el estudio del trazado a William Green, Pedro Miranda y Jacobo González Arnao<sup>33</sup>, y en mayo J. Salamanca, con el banquero James de Rothschild y el Duque de Rianzares, marido de Isabel II, hacen una oferta de participación a cuartos en el ferrocarril de Aranjuez, según la que Mackenzie y su grupo (Rushintl, Brassey, Reed y Hovendon) aportaría un cuarto del capital. Mackenzie el 3 de junio envía a su secretario G.H. Hovendon a Madrid para negociar esta participación<sup>34</sup>.

El 24-12-1845 se constituyó la “Compañía del ferrocarril de Madrid a Aranjuez”, con la implicación de españoles como Nazario Carriqui y el conde de Retamoso y de los ingleses John Abel Smith, W. Mackenzie, J. Walmsley, G. Stephenson y W. Jackson. Pero igualmente la compañía fracasa, en marzo y los ingleses Walmsley, Stephenson y Jackson se han retirado también de este proyecto: sólo quedan por parte inglesa J.A. Smith y Mackenzie & Brassey. W. Mackenzie tiene pendiente ratificar la escritura de sociedad y confirmar la participación de W. Green. Éste, de hecho, se trasladó a España unos meses, pero volvió el 13-11-1846<sup>35</sup>. Finalmente W. Mackenzie también se retiró de la Compañía.

### b. El Sevilla-Cádiz

Por otro lado, el 21-7-46 el sevillano Carlos Drake del Castillo consigue la concesión del Sevilla-Cádiz por Jerez con ramal a Sanlúcar y Chiclana. Drake acude a W. Mackenzie, con quien se entrevista el 12-10-46. W. Mackenzie encarga a su agente el ingeniero Thomas Jackson Woodhouse la confección del proyecto y el presupuesto, el cual lo presenta el 30-12-46<sup>36</sup>. Entre diciembre de 1846 y enero de 1847 un ingeniero viaja a España haciendo el recorrido Burdeos (día 1), Bayona, Madrid (día 4), Sevilla (día 10), Cádiz- Jerez (día 15) y la vuelta de nuevo por Madrid y Bayona hasta París<sup>37</sup>.

### c. Renovadas propuestas en 1848

<sup>32</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 455-456.

<sup>33</sup> LÓPEZ-MORELL, Miguel A.: “Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez”, I Congreso de Historia Ferroviaria, 2001, p. 8.

<sup>34</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 339.

<sup>35</sup> Mackenzie recibe cartas de Pedro Miranda del 16 de enero y el 24 de marzo informándole de estos asuntos: GB. ICE. MC. Spanish Railways box. Cfr. BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 425.

<sup>36</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 420. Ver el estudio en GB. ICE. MC. Spanish Railways box. T.J. Woodhouse trabajó en numerosas obras con Mackenzie ya desde 1837.

<sup>37</sup> Ver notas del viaje en GB. ICE. MC. Spanish Railways box.

Dos años más tarde, después del éxito de W. Mackenzie en el ferrocarril Barcelona-Mataró, otros proyectos aún buscan su implicación. La línea de Aranjuez ha quedado inacabada. Salamanca está en el exilio<sup>38</sup> y vuelve a hacer gestiones para conseguir un préstamo de los ingleses que ya había intentado sin éxito en 1847. Pero W. Mackenzie el 24-11-48 en una entrevista en Londres con Mr Kennedy rechaza la propuesta de acabar esta línea a cambio de una cantidad de dinero. El 16-5-1849 Salamanca insiste personalmente: se entrevista con Mackenzie en el Hotel Brunswick de Londres y le vuelve a proponer que acabe el Madrid-Aranjuez y le encuentre financiación a cambio de hipotecar toda la propiedad del ferrocarril a un interés del 5% hasta que se haya pagado la deuda. W. Mackenzie no acepta<sup>39</sup>.

En cambio Mackenzie accede a la propuesta de Kennedy en aquella entrevista de terminar la línea de Langreo para llevar carbón a la costa<sup>40</sup>. Organiza una reunión con T.J. Woodhouse, Kennedy y T. Brassey en el Riders Hotel el 27-11-48. Esperan que Kennedy les dé más información, pero ya tratan de su participación económica a través del banco de H. O'Shea. Meses más tarde, el 20-3-1849 W. Mackenzie se reúne con T.J. Woodhouse para acabar el presupuesto, quien lo presenta el 4-4-1849<sup>41</sup>.

Finalmente, el 6-8-1849 T.J. Woodhouse se dispone a viajar a España para estudiar un proyecto para hacer navegable el Ebro hasta el mar. También acude Joseph Robson desde Barcelona. El 22-10-1849 se reúnen T.J. Woodhouse y W. Mackenzie para estudiar el reporte y concluyen que sería carísimo<sup>42</sup>.

### 3. Implicación de Mackenzie en el ferrocarril de Mataró

#### a. *El grupo promotor*

En este contexto de proyectos fallidos y negociaciones truncadas emerge el proyecto del ferrocarril de Barcelona a Mataró, del cual W. Mackenzie no fue promotor sino constructor y accionista. Pero este ferrocarril, que tiene el honor de ser el primero de España, se convirtió en el único éxito de W. Mackenzie en nuestras tierras<sup>43</sup>.

En el origen del proyecto está Miquel Biada i Bunyol (1789-1848), un comerciante catalán que se implicó en Cuba en el proyecto del ferrocarril de La Habana a Guinness

<sup>38</sup> Al iniciarse la crisis de la primavera de 1847, consiguió el cargo de Ministro de Hacienda y concedió a su ferrocarril un préstamo del Banco de San Fernando por R.O. de 15-5-47. El banco se hundió y en diciembre de 1947 Salamanca fue el centro de un gran escándalo financiero que le obligó a exiliarse.

<sup>39</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p 519 y 539.

<sup>40</sup> Mackenzie había recibido en 1845 un reporte firmado por Vicens Bertran de Lis y Rives del ferrocarril Samá-Villaviciosa, que obtuvo la concesión el 2-5-1845; pero no parece que no se interesó, aunque en julio compró acciones de una mina asturiana: GB. ICE. MC. Spanish Railways box.

<sup>41</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 520 y 535.

<sup>42</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 549 y 558. Ver gastos del viaje de Robson a Zaragoza y Reus en GB. ICE. MC. FW, 472: *Barcelona-Mataro Railways Account*.

<sup>43</sup> Creemos que no es preciso matizar, como hacen algunos para recordar la inauguración del primer ferrocarril cubano, que el de Mataró fue el primero de la península. Basta una rápida ojeada a la documentación de la época para constatar que en ellos se subraya precisamente que se trataba del primer ferrocarril de España.



inaugurado en 1837 y terminado en 1839, y que volvió a Cataluña en 1840 con la idea de construir un ferrocarril desde Barcelona hasta su ciudad natal, Mataró<sup>44</sup>. Interesó en el proyecto a un grupo de seis promotores de Barcelona, entre los que estaba Josep Maria Roca i Cabanas, residente en Londres, el cual se encargó de establecer los contactos necesarios con los ingleses. Éste se dirigió a Joseph Locke, que vivía momentos de gloria por la exitosa inauguración del París-Rouen, quien hizo una valoración aproximada del coste de la obra. El 23-8-1843 J.M. Roca consiguió, en nombre propio y de la compañía, la concesión gubernamental provisional.

Para dar publicidad al proyecto y atraer al accionariado editaron un prospecto<sup>45</sup>. Se celebró una primera Junta general el día 31-7-1844, en que se eligió la Junta Directiva: Ramon Maresch i Ros, Miquel Biada i Bunyol, Francesc Viñas Lastorras, Josep Ribas i Solà, Josep Xifré Dowling, Rafael Sabadell i Permanyer, y Josep Margarit i Lleonart. El 16-9-1844 J. Locke y J.M. Roca firmaron un contrato en París, por el que Locke recibió 500 libras esterlinas<sup>46</sup>.

#### *b. Mackenzie evalúa el proyecto*

A principios de diciembre William Green llegó a Barcelona para inspeccionar el terreno. También acudió William Locke, sobrino del ingeniero, con el encargo de trazar los planos<sup>47</sup>.

El 10-4-1845 la Junta del ferrocarril Barcelona-Mataró solicita al gobierno la concesión definitiva presentando los planos y las Bases de la sociedad. Podemos suponer que W. Mackenzie durante su breve estancia en Barcelona del 17 al 19 de abril de 1845 tuvo conocimiento de ello pero sin interesarse; al fin y al cabo se trataba de un pequeño proyecto, comparado con la gran compañía que él esperaba formar. La respuesta del gobierno a la documentación enviada continúa siendo una concesión provisional, por R.O. del 27-7-1845, ya que no se aprueba el tramo El Masnou-Montgat. Ingenieros del Estado revisan el trayecto.

Los inversores ingleses, siguiendo el *modus operandi* de su intervención en el ferrocarril París-Rouen, habían propuesto a J.M. Roca participar en el 50% del capital

<sup>44</sup> CASTELLVÍ I TODA, Jaume: *Biografía de D. Miguel Biada Bunyol propulsor de "El Carril de Mataró" primer tren de España*. Mataró 1947 (trad. cat.: *Miquel Biada i Bunyol: biografia*. Mataró 1982); CUSACHS I CORREDOR; Manuel: *Miquel Biada i Bunyol (1789-1848). El hombre, el indiano y el promotor del tren de Barcelona a Mataró* (1848). Mataró 2007

<sup>45</sup> *Divulgación del proyecto. Sucinta advertencia sobre el proyecto del camino de hierro que se intenta construir desde Barcelona hasta Mataró*. Barcelona, 1844. En este momento se concibe una empresa con capital 100% español.

<sup>46</sup> CAT. AHPB. Francesc Moragas i Ubach. 1844 II, 89v-105v.

<sup>47</sup> La prensa de Barcelona resigue la presencia de los ingleses: la llegada de los ingenieros, que se esperaba desde septiembre (*El Imparcial* 8-9-1844; *La Gaceta* 14-9-1844), se produce a inicios de diciembre (*La Verdad*; *La Gaceta* 6-12-1844). El 28 de diciembre William Green ha vuelto a París: cfr. BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 310. Sobre la presencia de William Locke, cfr. CHRIMES, Michael M. et al.: *Mackenzie-Giant of the Railways...*, p. 47; WEBSTER, N.W.: *Joseph Locke. Railway Revolutionary*. London 1970, p.156.

del ferrocarril. Vistas las dificultades para colocar todas las acciones en territorio español, pese al esfuerzo divulgativo en las principales ciudades españolas y antillanas, la Junta aceptó la propuesta de inversión inglesa, ya que para poder constituir la empresa el gobierno había puesto la condición de tener suscrito el 75% de las acciones<sup>48</sup>. En consecuencia se emitieron 5000 acciones en Barcelona y 5000 en Londres.

Los inversores que se repartieron las acciones inglesas fueron el director y promotor ferroviario William James Chaplin, Joseph Locke, el banquero John Masterman, y Patrick Maxwell Stewart, una quinta parte cada uno; y en menor proporción Mattheuw Uzielli, Charles Peter Devaux, Alexander Devaux y Robert Edmund Morrice<sup>49</sup>. La “Compañía del camino de hierro de Barcelona a Mataró y viceversa” se crea el 6-6-1845; en la escritura de sociedad se prevé la representación de los accionistas ingleses en la Junta directiva, los cuales nombraron John Rudall<sup>50</sup>.

Al fin, el 3-3-1846 el gobierno dispone la concesión definitiva de la línea con la aprobación de los planos. Inmediatamente, en abril, la Junta inicia las obras previas de limpieza y explanación del terreno<sup>51</sup>.

Mackenzie & Brassey, que no participaron en el grupo inicial de accionistas ingleses, aceptan la propuesta de Locke de construir el ferrocarril. William Mackenzie se dispone a elaborar un presupuesto detallado de la obra examinando personalmente el terreno. Entre el 30 de abril y el 5 de mayo de 1846 realiza un viaje a Barcelona acompañado del ingeniero Joseph Robson, y de los asistentes Bass y Batiste<sup>52</sup>. El 30 de abril parten en un vapor de Marsella y llegan a Barcelona el 1 de mayo, donde ya les espera Joseph Locke.

Dedican dos días a hacer el recorrido del futuro tren en jornadas que comienzan a las 5 de la mañana. Observan que el terreno es muy plano. El sábado día 2 caminan toda la mañana hasta Montgat. W. Mackenzie se sorprende de que en las obras del túnel, ya iniciadas, trabajan 30 hombres manualmente (sin pólvora ni maquinaria). Desde Montgat van en carruaje hasta Mataró, donde duermen. El domingo día 3 salen de Mataró y caminan el tramo hasta Montgat. Vuelven a Barcelona donde por la tarde se han citado con el cónsul y su hijo.

<sup>48</sup> R.O. 23-8-1843, base 3.

<sup>49</sup> CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1846 II, 153-167v.

<sup>50</sup> *Escritura de sociedad y Reglamento de la Compañía del camino de hierro de Barcelona á Mataró y vice-versa*. Barcelona, 1845, pacto 10.

<sup>51</sup> El 22-4-1846 se celebra la Asamblea General de la empresa en casa del notario Moragas y Ubach en un clima de optimismo. *La Gaceta* 28-4-1846.

<sup>52</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 396-398. Robson, agente de Mackenzie en los ferrocarriles Paris-Rouen-Le Havre, será el encargado de la construcción del Barcelona-Mataró. Bass también trabajaba para Mackenzie, y Batiste para J.D. Barry.

El lunes día 4 permanecen en Barcelona: estudian la línea, calculan la piedra necesaria, y determinan los terrenos que haría falta ocupar<sup>53</sup>. También se entrevistan con los directores, de los cuales observa W. Mackenzie que están ansiosos por poner el ferrocarril en marcha. El día siguiente también permanecen hasta las 9 de la noche, hora en que parten hacia Perpiñán<sup>54</sup>.

Durante los meses de mayo y junio W. Mackenzie y J. Robson elaboran el presupuesto de la línea, mientras que Junius Mackenzie ha confeccionado los perfiles<sup>55</sup>. El 9-7-1846 en el Hotel Meurices de París W. Mackenzie entrega a J. Locke un ajustado presupuesto de la línea Barcelona-Mataró (112.849 libras para 17 3/5 millas inglesas de vía) con el detalle de las condiciones del contrato; Locke lo acepta con pequeñas correcciones y lo envía a la Junta directiva<sup>56</sup>.

### c. Dificultades de la Compañía por la crisis de 1846

Pero en el otoño de 1846 la Junta tuvo que hacer frente a graves problemas derivados de la crisis monetaria de Inglaterra y Francia que se iba agravando. Los accionistas ingleses presionaron para asegurar sus ganancias. Dado que en el Reglamento de la compañía se preveía una remuneración del 2% para los miembros de la Junta, ahora exigieron detallar el repartimiento de esta remuneración por la parte que les correspondía, pacto que se formalizó el 15 de agosto<sup>57</sup>.

Más aún, la falta de compromiso de muchos de los accionistas españoles hizo que quedara gran número de acciones caducadas, y los accionistas ingleses desconfiaron. En carta del 19-11-1846 amenazaron con retirarse si no se hacían efectivas todas las acciones. La situación era gravísima: hay que tener en cuenta que todos los demás proyectos ferroviarios en marcha en España naufragaron en esta crisis<sup>58</sup>.

<sup>53</sup> Por su parte la Junta 28-5-1846 contratará al agrimensor Salvador Carrera i Gariguet encomendándole las expropiaciones.

<sup>54</sup> Viaja en un carruaje de seis mulas. A las 11 pasa por Mataró y se queja del mal estado de los caminos: *and never was in the whole course of my life better jolted with bad roads.*

<sup>55</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 404 y 407. Junius Mackenzie era agente de W. Mackenzie en el Rouen-Le Havre y lo será en el Barcelona-Mataró. El 9 de mayo W. Mackenzie paga a J. Mackenzie el diseño de los niveles: ver detalle del pago en GB. ICE. MC. FW, 474: *Mackenzie-Brassey Accounts 1841-1855*, p. 113. De estos perfiles se han conservado los del tramo Barcelona-Montgat: GB. ICE. MC. DR, 511.

<sup>56</sup> Esta carta se transcribe en *Abstracta of Mesas. Mackenzie ad Brassey Claims against the Barcelona and Mataro Railway Company for work executed on that line.* London, p. 4-5: GB. ICE. MC. Spanish Railway box.

<sup>57</sup> *Escritura de sociedad y Reglamento de la Compañía del camino de hierro de Barcelona á Mataró y vice-versa.* Barcelona, 1845, artículo 12. También exigen recibir lo que se había reservado J.M. Roca en los artículos 14 y 16: el 10% de beneficios y el 1,5 % de comisión por el material comprado (CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1846 II, 153-167v).

<sup>58</sup> Locke debió intervenir en la negociación con los ingleses, ya que prepara un viaje a Barcelona el mismo 19-11-1846, pero no tenemos constancia de si llegó a realizarlo (BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 425).

El problema se resolvió gracias a un grupo de 12 accionistas catalanes, la mayoría comerciantes, quienes, encabezados por el propio Miquel Biada, aceptaron en reunión del 2-12-1846 repartirse la suscripción de las 2568 acciones libres, abonando en aquel instante el 10% de su valor; a cambio, los miembros de la Junta les cedieron el 2% que les tocaba en retribución<sup>59</sup>.

La Junta realiza los últimos trámites para la legalización de la empresa y la obtención de la Real Cédula de Privilegio<sup>60</sup>.

#### *d. Ejecución de las obras*

Por fin, en enero de 1847 la Compañía acepta, con seis meses de retraso, el contrato propuesto por W. Mackenzie, tal como lo comunican en la Asamblea general ordinaria del 15-1-1847. En Londres el 11-1-1847 J. Locke comunica personalmente a W. Mackenzie que los españoles han aceptado su presupuesto. En este momento, el 15-1-1847, W. Mackenzie adquiere 1000 acciones del ferrocarril de Mataró<sup>61</sup>.

Inmediatamente encarga raíles y asientos para este ferrocarril<sup>62</sup>, y envía a Barcelona a su agente Junius Mackenzie, que inicia las obras en febrero. Encarga la dirección de la obra a Joseph Robson, quien llega a Barcelona en marzo, después de embarcar el día 3 en el puerto de Le Havre el material necesario<sup>63</sup>.

Las obras se realizaron bajo la inspección William Locke, nombrado ingeniero residente por su tío Joseph Locke<sup>64</sup>.

<sup>59</sup> CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1949 II, 28.

<sup>60</sup> En octubre la Junta había confiado a Ángel Villalobos las gestiones en Madrid (CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1846 III, 38v-39) y en respuesta el gobierno por R.O. del 30-11-46 estableció que faltaba la aprobación de la empresa por el Tribunal de Comercio y la comprobación por la Junta de Comercio de que se había suscrito el 75% de las acciones y de que había sido ingresado el 10% del capital. El auto del Tribunal de Comercio, solicitado por R. Maresch el 5 de diciembre, tiene fecha 11-12-1846 (CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1846 III, 341v-342). El acuerdo positivo de la Junta de Comercio previa presentación de los documentos acreditativos es del 13-I-1847 (CAT. BC. JC. LXII, 2. f. 171-184). En consecuencia el gobierno declara la empresa de utilidad pública, hecho que la faculta para obtener la Real Cédula de Privilegio, que no será expedida hasta el 20-10-1847.

<sup>61</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 432. En este concepto paga a J. Locke en abril 2.707 l.: ver GB. ICE. MC. FW, 466: *Journal B*, p.30.

<sup>62</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 432. *Memoria leída en la Junta General de accionistas del camino de hierro de Barcelona a Mataró celebrada el día 30 de Enero de 1848*. Barcelona 1848, p. 5

<sup>63</sup> *El Barcelonés* 23-3-47, en *La Gaceta* 31-3-47. J. Robson y J. Mackenzie residieron en Barcelona hasta la primavera de 1850. Los asistieron en diferentes momentos August Piteaux y John Witheman.

<sup>64</sup> Era usual esta distinción. El ingeniero jefe es responsable de los planos, da instrucciones a los constructores, recibe informaciones del ingeniero residente y hace de juez. El ingeniero residente está a pie de obra en el día a día. El constructor realiza la obra o parte de ella a través de un contrato; como contratista, Mackenzie inspeccionaba el terreno para hacer el presupuesto, y lo negociaba con el ingeniero y los propietarios; organizaba la obra y nombraba a sus agentes por cada tramo, se mantenía informado de la marcha de las obras, las visitaba de vez en cuando (no lo hizo en el caso de Mataró, ocupado en sus proyectos en Francia), y realizaba la compra de grandes materiales como locomotoras, raíles, etc. BROOKE, David: *William Mackenzie. International...*, p. 1-2.

El sistema de W. Mackenzie era dividir la obra en secciones y delegarlas en sus agentes: ello permitía flexibilidad y un seguimiento muy cercano de las obras. En el caso del ferrocarril Barcelona-Mataró, la obra se dividió en cuatro secciones, a causa de su brevedad, quedaron todas ellas bajo la supervisión directa de J. Robson; Junius Mackenzie se ocupó más directamente de la segunda sección donde se perforaba el túnel. La sección 1ª era la de Barcelona, y la sección 2ª estaba en Montgat; las otras eran la de Masnou, y la de Vilassar. Hubo 4 oficinas, correspondiendo cada una a una sección<sup>65</sup>.

A las órdenes de J. Robson había tres capataces, de los que dependían tres brigadas de obreros. Cada uno tenía una especialización: William Bignell se dedicaba especialmente a construir los puentes con sus carpinteros, James Beachell a los movimientos de tierras y John Winnell a confeccionar el túnel de Montgat y los terraplenes de Masnou y también a los movimientos de tierras. Otro capataz llamado Nicolas Mc Nally dirigió entre mayo y noviembre de 1847 un grupo de hombres picapedreros en la sección 1ª y 2ª<sup>66</sup>.

Comenzaron por la 1ª y 2ª sección removiendo tierras y haciendo la obra de piedra y ladrillo, en la Puerta de D. Carlos, el puente del Besós, el túnel de Montgat, la desviación del Camino Real en Montgat, y los múltiples puentes y desagües. En noviembre de 1847 iniciaron las obras en las secciones de Masnou y Vilassar: el terraplén de Masnou, el puente sobre la riera de Argentona y los demás puentes y desagües. Cuando acabaron, hacia junio de 1848, se dedicaron a confeccionar las plataformas, poner las traviesas y los raíles, lastrar, pintar las estaciones y puentes, montar los vagones, levantar muros de piedra para Masnou y Montgat y la embocadura sur del túnel, etc.

En cuanto a los obreros, la mayoría eran españoles: carpinteros, herreros, picapedreros, traían agua, vigilaban la cal, conducían los caballos, transportaban los materiales, etc. Pero también había trabajadores ingleses, que llegaron los primeros en febrero de 1847 y retornaron la mayoría en noviembre de 1849. De ellos murieron al menos dos durante las obras: uno en Montgat en junio de 1848, y otro llamado Georges Bedsley en enero de 1849.

J. Robson se encargaba de llevar la contabilidad y de comprar el material necesario a proveedores locales: herramientas, hierro, aceite, grasa, cal, cuerdas, gas, carbón (que se adquiría por quintales si no llegaba en barco a toneladas), ladrillos, piedra, puntas de hierro, pólvora (para el túnel de Montgat y para los terraplenes del Masnou), pintura... En la Barceloneta tenían un almacén para guardar todos los efectos adquiridos:

<sup>65</sup> Se puede seguir todo el proceso constructivo gracias al libro de contabilidad llevado por J. Robson: GB. ICE. MC. FW. 472: *Barcelona-Mataro Railways Account*.

<sup>66</sup> Los capataces tenían autonomía para la realización de las tareas ordinarias, recibían el material necesario de Robson y también el dinero para pagar los obreros. Sobre la organización de las obras delegando en los agentes y capataces, véase BROOKE, David: *William Mackenzie. International...*, p. 91-99.



principalmente los raíles, durmientes y asientos que llegaron en barco durante el verano de 1847 y la madera que llegó del Báltico en la primavera de 1848.

También había gastos para los caballos de tiro, que se alquilaban o compraban: grano, forraje, algarrobas, herramientas, hierro para herrarlos, medicamentos, etc. Se guardaban en establos situados a lo largo de toda la línea: inicialmente en Barcelona -llamado *Huerto-*, en la casa de Robson, y en Montgat; desde el otoño de 1847 en Masnou y en Vilassar; y desde febrero de 1848 en Argentona. Otros gastos eran de oficina, de pago del transporte marítimo, del alojamiento temporal en hostales, de los viajes de venida de los obreros y en algún caso de sus familias y de los viajes de vacaciones de los agentes a los países de origen.

Todos estos gastos se sufragaban con las aportaciones mensuales o bimensuales de la Junta directiva, aunque los verdaderos gastos los realizaba W. Mackenzie desde París con la compra de ingentes cantidades de material inexistente en España. Parte de estos gastos se sufragaban con el dinero que iban depositando los accionistas ingleses en la banca Masterman.

#### 4. Superación de la gran crisis de 1848

Entre la Compañía y Mackenzie & Brassey no se había formalizado ningún contrato más allá del verbal, a causa de pequeñas divergencias; para solucionarlas y para adquirir las locomotoras y otro material, en julio parten para Inglaterra John Rudall y Ángel Villalobos, comisionados por la Junta<sup>67</sup>. Con la intervención de Joseph Locke, compran 4 locomotoras con sus *tenders* a Jones & Potts de Newton-le-Willows por 9600 libras esterlinas, y 62 carruajes y otros materiales en la casa Wright de Londres por 19.882 libras esterlinas<sup>68</sup>.

El 8-10-47 llegó a Barcelona Joseph Locke para facilitar el acuerdo entre la Junta y Mackenzie & Brassey, y realizar una inspección de las obras<sup>69</sup>. Gracias a su mediación se formalizó por fin el contrato el 18-10-1847 a través de Joseph Robson, quien se comprometió a acabar la obra antes del 1 de abril de 1848<sup>70</sup>. Acuerdan que la Compañía pague inmediatamente las cuentas pendientes a día 24 de septiembre y después cada dos meses siendo el primer pago el 1 de diciembre.

Pero la crisis económica de octubre de 1847 se agiganta día a día. En estas circunstancias el 20-10-1847, dos días después de la firma del contrato, presenta la dimisión toda la Junta directiva excepto Miquel Biada. El 31-10-1847 en Junta General extraordinaria se elige una nueva Junta: el nuevo director es Joan Miret, Miquel Biada continúa como tesorero, el nuevo secretario es Mariano Vidal i Merli y los nuevos

<sup>67</sup> CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1847 II, 347v-348v.

<sup>68</sup> Estos efectos debían llegar a Barcelona antes del 1 de mayo. Cfr. *Memoria leida en la Junta General ...1848*, p. 6-7. Ver también GB. Institution of Mechanical Engineers. IMS 249/2: carta de Arthur Potts a John Jones del 17-8-1847 referente a la entrevista con Locke acerca de este encargo.

<sup>69</sup> *El Fomento* 9-10-1847 (*La Gaceta* 14-10-47)

<sup>70</sup> CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1847 II, 179- 189

vocales Josep Bosch i Mustich, Onofre Viada i Balanzó, Jaume Samà i Martí, Marià Sirvent i Josep Oriol Estruch i Ferrer<sup>71</sup>. El 1 de noviembre la nueva Junta pide con decisión el 4º dividendo, pero en aquellos días estalla la gran crisis.

Entre el 3 y el 9 en Londres se vive pánico financiero, la llamada *semana negra*. Los accionistas ingleses se retiran de la compañía del Barcelona-Mataró. Tal como lo narra W. Mackenzie<sup>72</sup>, el miércoles 3 de noviembre el director del Banco de Liverpool le niega un crédito de 1500 libras para pagar una carga de madera enviada a España – ya había avanzado 13.000-. Pasa cuentas del ferrocarril de Mataró y concluye que ha enviado material a España por valor de 46.000 l. y ha recibido sólo 3.500 l. Como medida inmediata ordena parar las obras. El día 5 conversa con los otros accionistas: W. J. Chaplin y M. Uzielli han decidido vender sus acciones, excepto las que tienen como Fundadores.

La situación es alarmante. W. Mackenzie y T. Brassey han de decidir su estrategia con la Compañía de Mataró, si la abandonan como los otros ingleses o mantienen la inversión. El día 7 comen juntos y deciden seguir adelante, y acabar las obras, de manera que al día siguiente, 8 de noviembre W. Mackenzie va al notario del consulado español y ratifica el contrato firmado por J. Robson, que estaba pendiente de su confirmación<sup>73</sup>. El 9 se reúnen con W.J. Chaplin para transmitirle su decisión de continuar<sup>74</sup>. También la Junta directiva del ferrocarril manifiesta por carta del 13-11-1847 su voluntad de reemprender las obras y efectuar los pagos prefijados<sup>75</sup>.

En Barcelona en diciembre también se vive una situación de excepcionalidad: caída de la bolsa, quiebra de fábricas, afluencia de forasteros a Barcelona en búsqueda de trabajo, organización de beneficencia para atenderlos, etc. La Junta directiva con actitud de gran firmeza continúa dirigiendo el proyecto sin concesiones al desfallecimiento o la duda. Pese a la caída del valor de las acciones, exige a los accionistas el desembolso del 4º y 5º dividendo aunque ello motive que haya quienes se deshagan de sus acciones<sup>76</sup>.

<sup>71</sup> *Diario de Barcelona*, 22-10-1847 y 2-11-1847

<sup>72</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 461-462

<sup>73</sup> Robson confirmará el contrato en nombre de Mackenzie en Barcelona el 22-11-47 (CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1847 III, 334-335).

<sup>74</sup> Finalmente Chaplin, Masterman, y Uzielli no se retiraron. Cfr. *Memoria leida en la Junta General ...1848*, p. 9.

<sup>75</sup> *Abstract of Messiers Mackenzie and Brassey Claims against the Barcelona and Mataro Railway Company for the work executed on that line*. London, p. 10

<sup>76</sup> En medio del estallido de la crisis los accionistas tenían que pagar el 4º dividendo antes del 28 de noviembre, pero muchos de ellos no lo hicieron o en vez de pagar vendieron sus acciones. La Junta inicia las acciones legales oportunas en los tribunales el 7-12-47 (CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1847 III, 378). A propuesta de algunos accionistas, en reunión extraordinaria del 19-12-47 se debate que la propia Compañía ejerciendo el derecho de tanteo compre las acciones libres antes que caigan en manos de especuladores. La Junta rechaza esta propuesta fraudulenta; en cambio aquel mismo 19 de diciembre pide a los accionistas el pago del 5º dividendo; y el 23 de enero el 6º. Ante la caída de las acciones también Mackenzie, Locke y Brassey valoran las pérdidas; en enero Mackenzie encarga a su secretario que reúna sus 1200 acciones haga los cálculos de su valor; pero de hecho no dispuso su venta hasta dos años después, en diciembre de 1849 (BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 486 y 562). En los siguientes seis

También vuelve a solicitar al gobierno que autorice un préstamo del Banco de San Fernando según la R.O. del 15-5-1847, tal como ya había pedido en el mes de junio<sup>77</sup>. Entre el 9-12-1847 y el 11-1-1848 adjudica por subasta la construcción de las estaciones y encarga sus componentes metálicos (techos, mesas giratorias...) a la casa Devaux de Londres<sup>78</sup>. Cuando dos meses más tarde celebran la Asamblea general ordinaria, el 30-1-1848, se respiran aires de optimismo, e incluso la prensa felicita a la Junta por haber sido capaz de resistir y haber sobrepasado las enormes dificultades económicas.

De manera que gracias al compromiso de la Junta y de los constructores se pudieron continuar las obras. Pero no estuvieron exentas de los problemas derivados de la inestabilidad social. Por un lado, los carlistas que desde 1846 estaban de nuevo en guerra provocaron episodios de extorsión e intentos de secuestro de los ingenieros ingleses y robos a los pasajeros. Desde octubre de 1847 la Compañía tuvo que poner un guarda en el puente del Besós, que se reforzó con la presencia de tropas los días 9 a 11 de abril de 1848; esto no evitó que el pelotón de Josep Borges llegase a secuestrar al guarda Alexander Floricourt, el cual consiguió escapar en un momento de confusión<sup>79</sup>.

Por otro lado, en junio y julio de 1848 en Badalona hubo una gran oposición al ferrocarril, especialmente por parte de los pescadores que alegaban que el trazado les impedía pasar las barcas al interior en días de tormenta. Se produjeron algunos hechos vandálicos que obligaron a suspender las obras y motivaron que el gobernador de Barcelona Manuel Gibert i Sans enviara las tropas, y mediase para llegar a un acuerdo en reunión del 5-7-1847<sup>80</sup>. Aquel mes de julio la Junta contrató vigilantes para evitar más atentados a las obras. El 16-8-1848 M. Gibert dictó un bando prohibiendo el tráfico excepto para los pasos establecidos e imponiendo multas a los que atentasen las obras, reforzando la autoridad de los guardas<sup>81</sup>.

De manera que, superando dificultades, el proyecto se desliza hacia su final, aunque la fecha de la inauguración se va retardando. Llegan los vagones y las locomotoras, se rematan las obras<sup>82</sup>. En septiembre y octubre se realizan diversos viajes de prueba, con gran resonancia en la opinión pública, y el 14 de octubre se anuncia que la inauguración será el 28. Finalmente, el ferrocarril de Barcelona a Mataró se inauguró el 28-10-1848 en medio de un generalizado entusiasmo.

---

meses la Junta pide a los accionistas el resto del valor de las acciones: el 7º dividiendo se pide el 4 de marzo, el 8º el 4 de mayo, el 9º el 26 de junio y el 10º el 5 de septiembre.

<sup>77</sup> *Memoria leída en la Junta General ...1848*, p. 9. Cursaron esta solicitud el 27-6-1847 atendiendo al préstamo que el ministro Salamanca había concedido al ferrocarril de Aranjuez; ver nota 38.

<sup>78</sup> CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1848 I, 15-19v.

<sup>79</sup> WEBSTER, N.W.: *Joseph Locke...*, p. 157-158.

<sup>80</sup> La noche del 14-6-1847 unos desconocidos destruyeron las marca colocadas por los obreros y dejaron las barcas encima de las vías, y al día siguiente apedrearon a los trabajadores. Gracias a la presencia de las tropas el día 20, J. Robson puede continuar las obras. Cfr. CUYÀS i TOLOSA, Josep M.: *Badalona y el "carril de Mataró"*. Badalona, 1948, p. 8- 21. Id.: *Història de Badalona*. Badalona, 1980, vol. 7, p. 167-171.

<sup>81</sup> Ver por ejemplo *El Fomento*, 20-8-1848.

<sup>82</sup> En agosto se adjudica la construcción de los talleres de Mataró, y en octubre de dos casas y un almacén también en Mataró (CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1848 II, 443v-446v y 1848 III, 137-140v).

En el brindis del banquete inaugural el director de la Junta Joan Miret agradeció la participación inglesa, citando a Chaplin, Uzielli, y Masterman; Joseph y William Locke; y Mackenzie & Brassey: “*fieles a sus compromisos, los distinguidos extranjeros que acabo de nombrar no nos han abandonado jamás, prestándonos el apoyo de sus conocimientos y experiencia, y confiándonos el manejo de capitales importantes, casi sin otra garantía que la de nuestro honor y buena fe. Esta noble confianza en nuestra lealtad encontrará siempre en nosotros la correspondencia de que es digna*”<sup>83</sup>.

Por desgracia, los hechos posteriores constatan como esta relación de lealtad y confianza se rompe totalmente.

## 5. Conflicto por la liquidación de las cuentas

Después de la inauguración la casa Mackenzie & Brassey inició el período de un año de mantenimiento de la línea establecido en el contrato del 18-10-1847, por un total de 2.160 l.<sup>84</sup>.

Pero enseguida la Junta entró en conflictos internos que afectaron a su renovación, la cual no fue nada fácil<sup>85</sup>. Los días 6-12-1848 y 30-12-1848 se celebraron Asambleas generales extraordinarias en un ambiente de gran tensión. El resultado fue la dimisión del presidente Joan Miret, sustituido primero por Mariano Sirvent y enseguida, a causa de su renuncia, por Manuel Gibert, el 3-1-1849<sup>86</sup>. M. Gibert, ex-gobernador de Barcelona, hombre enérgico, introdujo un nuevo estilo en la Junta, defendiendo en todo momento los beneficios económicos que la Compañía comenzaba a recoger. Bajo su presidencia se desvaneció la relación de confianza con Mackenzie & Brassey generando un litigio que durará diez años<sup>87</sup>.

Era el momento de saldar las cuentas de la construcción de la línea atendiéndose a lo estipulado en el contrato y añadiendo los gastos extraordinarios. A petición de la Junta, W. Mackenzie envía las cuentas el 13-1-1849, confiado en la relación de lealtad que había mantenido siempre con la Junta directiva. El 25-1-1849 la Junta responde aceptando las cuentas de pero con puntualizaciones, y el 15-2-1849 proponen a J. Robson estudiar el detalle de las obras extraordinarias. A inicios de marzo Robson está en Liverpool informando personalmente a W. Mackenzie<sup>88</sup>. Antes de obtener ninguna

<sup>83</sup> *El Barcelonés*, 31-10-1848. Ver las crónicas periodísticas del acontecimiento: *El Barcelonés*, 29-10-1848; *El Fomento*, 29-10-1848; *Diario de Barcelona*, 29-10-1848; *La Antorcha*, 4-11-1848; *La Ilustración* 19-5-1849.

<sup>84</sup> CAT. AHPB. Ferran Moragas i Ubach. 1847 II, 179-189

<sup>85</sup> El 27-11-48 Mackenzie trata con Locke este problema, informados por dos cartas de J. Robson. BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 520.

<sup>86</sup> CAT. ANC. TBF. 01.01.01: Libro de actas de de la Junta Directiva (1849-1851), sesión del 3-1-1849.

<sup>87</sup> Hay dos relatos del conflicto, el de los ingleses y el de los españoles: *Abstract of Messiers Mackenzie and Brassey Claims ...*, p. 12-29; y *Memoria leída en la Junta General de accionistas del camino de hierro de Barcelona a Mataró celebrada el día 25 de Abril de 1949*, p. 5-10. También se hará crónico el enfrentamiento de la Junta con Josep M. Roca.

<sup>88</sup> BROOKE, David (ed.): *The diary...*, p. 532.

respuesta, la Junta en carta del 13-6-1849 se muestra firme en no pagar si no se examina el detalle.

Cuando acaba el año de mantenimiento de la línea<sup>89</sup> se hacen esfuerzos para llegar a un acuerdo a través de un arbitraje, pero la Junta no acepta la propuesta de J. Robson de que sea Joseph Locke quien dirima la cuestión, atendiendo al artículo 54 del contrato que la Junta considera no vigente.

En un último intento, en marzo de 1850 T. J. Woodhouse se desplaza a Barcelona para llegar a un acuerdo amistoso con intervención del cónsul, también infructuosamente. Las pretensiones de la Compañía se fijan en carta del 23-5-1850 y en un dictamen elaborado por el abogado Joaquim Gibert, que la Junta aprueba en la sesión del 20-7-50. Mackenzie & Brassey deciden llevar la cuestión a juicio. Mackenzie muere el 29-10-1951, pero el litigio se alargará aún hasta 1858.

El balance de la actividad de William Mackenzie en España dio unos resultados más bien magros, si los comparamos con los éxitos alcanzados en Francia y la cantidad de kilómetros de vía que construyó. Por un lado, las gestiones para la construcción del Bilbao-Madrid y las negociaciones en torno de otras líneas no llegaron a buen término y él perdió el capital que había invertido. Por otro, si bien la construcción del Barcelona-Mataró sí que alcanzó el éxito esperado, W. Mackenzie encontró obstáculos por parte de la Junta para el pago total de los trabajos realizados, de manera que acabó llevando la cuestión a juicio y murió sin ver el final.

En general, quedó fuertemente decepcionado de la experiencia en España. Sin la ayuda del Estado y sin el compromiso de los inversores, todo proyecto estaba carente de garantías de éxito.

Más allá de los resultados, su paso por España aportó a la historia de los ferrocarriles españoles dos cualidades. Una, referente a su personalidad: su grado de compromiso en los proyectos en los que trabajaba, como es el caso de los ferrocarriles de Bilbao y el de Mataró, que no abandonó, como hicieron otros inversores ingleses, en las crisis de 1846 y 1848 respectivamente. La segunda, referente a su profesionalidad: su modelo de trabajo, la construcción organizada y cumplidora que constituyó un ejemplo de empresa moderna y eficiente en nuestro retardado país.

Y un hecho: su constancia y compromiso hicieron posible, en medio de las dificultades derivadas de la peor crisis económica europea del siglo XIX, la construcción del ferrocarril de Barcelona a Mataró, el primero de España.

---

<sup>89</sup> Cuando expiró el contrato de mantenimiento con Mackenzie & Brassey, la Junta contrató en agosto de 1849 a William Bignell para las tareas de conservación de la línea. En marzo de 1849 había contratado como director mecánico a Joseph White. Desde enero de 1849 de la administración se encargaba Josep Gil i Montaña.



## BIBLIOGRAFÍA

BROOKE, David (ed.): *The diary of William Mackenzie the first international railway contractor*. Thomas Telford. London 2000

BROOKE, David: *William Mackenzie. International Railway Builder*. The Newcomen Society. London 2004

CASTELLVÍ I TODA, Jaume: *Biografia de D. Miguel Biada Bunyol propulsor de "El Carril de Mataró" primer tren de España*. Comisión local pro Centenario Ferrocarril. Mataró 1947 (trad. cat.: *Miquel Biada i Bunyol: biografia*. Ajuntament de Mataró. Mataró 1982)

CHRIMES, Michael M. et al.: *Mackenzie-Giant of the Railways. William Mackenzie (1794-1851) and the construction of the early European railway network*. Institution of Civil Engineers. London 1994

CUSACHS I CORREDOR; Manuel: *Miquel Biada i Bunyol (1789-1848). L'home, l'india i el promotor del tren de Barcelona a Mataró (1848)*. Mataró 2007

CUYÀS i TOLOSA, Josep M.: *Badalona y el "carril de Mataró"*. Ed. Duran. Badalona, 1948.

CUYÀS i TOLOSA, Josep M.: *Història de Badalona*. Badalona, 1980

LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: "La Concesión Vascongada y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)", a *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V. Historia Contemporánea*, t.17, 2005

LÓPEZ-MORELL, Miguel A.: "Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez", I Congreso de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2001

PASQUAL DOMÈNECH, Pere: *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria catalana (1843-1898)*. Edicions Universitat de Barcelona. Barcelona, 1999

SMILES, Samuel: *Lives of the Engineers*. London, 1879. Vol. 5 - *The Locomotive - George and Robert Stephenson*

WEBSTER, N.W.: *Joseph Locke. Railway Revolutionary*. George Allen & Unwin. London 1970