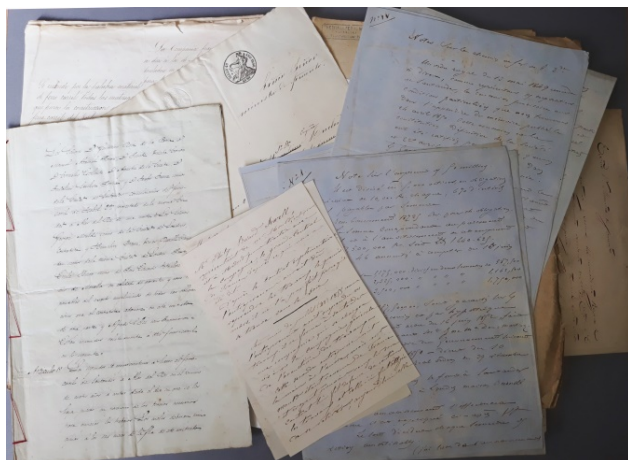


Proceso de contratación de la construcción del Ferrocarril de Alar a Santander entre la Compañía de Isabel II y el contratista George Mould



Santander. 1851, agosto, 12 - Madrid. 1862, marzo, 9

Expediente relativo al proceso de contratación de la construcción del Ferrocarril de Alar a Santander entre la Compañía de Isabel II y el contratista George Mould. Contiene: (8 subexp.). Original. Manuscrito. B

AHF-MFM (Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura W-0031-001

El ferrocarril de Alar del Rey a Santander pretendía enlazar el Canal de Castilla con la costa cantábrica, facilitando especialmente el transporte de los trigos y harinas de la meseta castellana.

En 1845, el marqués de Remisa y el duque de Sotomayor se hicieron con la concesión del nuevo trazado, encargando su estudio al ingeniero Juan Rafo Tolosa. Sin embargo, en 1849 ya muerto el marqués de la Remisa, se declara caducada la concesión. Poco después, en Santander se formó una comisión constituida por la Diputación Provincial de Santander, el Ayuntamiento y la Junta de Agricultura y de Comercio, que demandaron del Gobierno otra concesión interina de la línea. Finalmente obtenida por ocho particulares por Real Orden de 13 mayo de 1849, aprobando el pliego de condiciones para la concesión por 99 años del ferrocarril. En 1850 se creó una sociedad que se encargará de la construcción y futura explotación "La Empresa del Ferrocarril de Isabel Segunda de Alar de Rey a Santander", que el 19 de diciembre de 1851 se convertirá en la concesionaria de este ferrocarril.

Según la documentación del expediente, el 12 de agosto de 1851 se suscribió un contrato entre la Junta Directiva de la comisión concesionaria y una sociedad anónima constructora inglesa, presidida por George Mould. Firmando además los contratistas y garantes subsidiarios, encabezados por el conocido diseñador de locomotoras Thomas Russel Crampton, acompañados de Eduard Fettyplace y el ingeniero Paul E. Wissocq, residente en París, y también participó Alfred Stanistreet Jee, que sería el ingeniero jefe de la empresa constructora. Documento según el cual, quedaban obligados a construir el camino de hierro en cuatro años, por 120 millones de reales, pagaderos 50 en metálico, 20 millones en acciones de la compañía y los otros 50 restantes en obligaciones o cédulas hipotecarias, amortizables en 45 anualidades de 3,5 millones de reales cada una. El contratista George Mould garantizó el cumplimiento de sus compromisos con un depósito por valor de seis millones de reales.

A tenor de las misivas y documentación conservada, pronto comenzaron los desencuentros entre George Mould y los accionistas de Santander, así el 2 de abril de 1854, se firmó un nuevo contrato entre Mould, el Gerente de la compañía, José de Heceta y dos miembros del Consejo de Administración, para intentar solucionar cuestiones pendientes sin autorización de la Compañía. La Real Orden de 2 de junio de ese mismo año ratificó este convenio rectificando el contrato inicial con condiciones leoninas, se le otorgó al constructor el disfrute de los beneficios de media explotación de la 3ª, 1ª y 2ª sección por periodos entre nueve y siete años dependiendo de las secciones construidas. Según se expone en este expediente, como compensación por los daños y perjuicios de las nuevas medidas ministeriales, le concedieron a George Mould trece millones de reales en efectivo, con la condición de que abandonase todas sus reclamaciones.

La Compañía de Isabel II confió la dirección de las obras al ingeniero William Atkinson, quien se ocupó del tramo entre Alar y Reinosa entre 1855 y 1857, y la sociedad de Mould confió los trabajos al ingeniero Laroche-Tolay, conservándose cartas suyas sobre supervisión de las obras. Finalmente, el contrato de construcción con Mould fue rescindido por la Compañía de Isabel II en marzo de 1862.

La línea Alar-Santander tardó catorce años en su construcción completa, de 1852 a 1866, con falta de material móvil, escaso mantenimiento de instalaciones, y el sobrecoste de la construcción, que llevó a la Compañía a una difícil situación económica, obligando a establecer contactos para su absorción por la Compañía de Caminos de Hierro del Norte.