



Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses

Autor: Albert Broder

Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2012
ISBN: 978-84-89649-78-1

Páginas: 410

El 9 de septiembre de 2011 los profesores Albert Broder y Gerard Chastagnaret fueron nombrados socios de honor de la Asociación Española de Historia Económica en el curso de su asamblea anual, celebrada en Carmona, Sevilla. Broder respondió al reconocimiento con un discurso lleno de sencillez y humanidad; como es él. Un año después de aquella emotiva ceremonia, gracias a la iniciativa de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y muy especialmente de Domingo Cuellar y Miguel Muñoz, sale a la luz un libro que debiera haber sido publicado en castellano hace mucho tiempo. Se trata del capítulo dedicado al sector ferroviario de la tesis doctoral de Broder, *Le rôle de intérêts étrangers*

dans la croissance économique de l'Espagne, 1767-1913, que fuera dirigida por otro conocido hispanista, Pierre Vilar. Este libro-capítulo ha sido intitulado *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*.

Vaya por delante que el libro es magnífico. Pero, a mi juicio, el adjetivo del título es un “gran” error, quizás por un problema de traducción. Cuando en castellano decimos de un negocio que fue “grande” implícitamente afirmamos que también fue bueno. Los ferrocarriles españoles fueron un gran negocio en cuanto a su volumen; pero por su rentabilidad fueron un negocio muy pequeño. Eso sí, fueron un negocio francés pues los inversores españoles tuvieron una participación inicial rala, aunque creciente. No por conocido este hecho debe ser ignorado. Broder lo analiza con detenimiento, calculando la proporción de los capitales foráneos y nacionales en cada momento, así como las implicaciones que ello tenía sobre, por ejemplo, la compra de material ferroviario.

La intención inicial de las grandes bancas de James Rothschild y los hermanos Péreire fue atraer el ahorro español hacia unas empresas de las que se esperaba una elevada rentabilidad. La realidad fue que ese ahorro latente no existía; con la única salvedad de Cataluña, donde tampoco era suficiente para abordar los proyectos previstos. Los inversores españoles no acudieron a la llamada del ferrocarril, de modo que los banqueros franceses se vieron en la necesidad de buscar inversores en su propio país, o poner por su cuenta el capital faltante, que era casi todo. Así se hizo, y nacieron sociedades españolas de capital francés como Crédito Mobiliario Español (CME) –hermana de su homóloga Crédit Mobilier–, auspiciada por la familia

Péireire, y la Sociedad Española Mercantil e Industrial (SEMI), de los Rothschild. En los años venideros esa llamada siguió siendo ignorada, de modo que el proceso de “españolización” de las sociedades fue extremadamente lento.

El capítulo II describe la evolución de los dos grandes compañías ferroviarias entre 1875 y 1913: la Compañía de los Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte). Broder realiza un análisis exhaustivo de todos los aspectos relevantes, desde la estructura societaria y las finanzas hasta los resultados de explotación. La rentabilidad de las dos compañías estuvo muy condicionada por la cadena de absorciones en las que se embarcaron, que Broder valora de forma crítica. MZA, tras una expansión incompleta hacia el Sur –Córdoba-Sevilla, Sevilla-Huelva–, se extendió hacia el Oeste –Sevilla-Mérida y Ciudad-Real a Badajoz, ramal de Belmez y directo de Madrid a Ciudad-Real–. Pero el punto crucial de esa política se alcanzó con la absorción de la Compañía de ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF), lo que la convirtió en una verdadera compañía nacional. Con justicia, el autor se extiende en explicar la gestación y evolución de esta “red catalana”, la particular joya de la corona de MZA. El acuerdo de fusión (en realidad, absorción) de 1891 no se sustanció hasta 1898, cuando fue abierto el ferrocarril de Valladolid a Ariza. Sobre éste, Broder realiza un juicio quizás demasiado duro. Al fin, era un proyecto razonable, que seguramente no dio los resultados esperados por circunstancias imprevisibles, como la arribada de trigos americanos.

El proceso de compras de Norte fue más complejo, y mayor el número de compañías implicadas: Isabel II, Zaragoza-Pamplona-Barcelona (ZPB), el sindicato de empresas Asturias-Galicia-León (AGL), el Almansa a Valencia y Tarragona (AVT), el Lérida-Reus-Tarragona (LRT) y Este de España (Requena-Valencia). Y aún podría haberse incluido otras si no hubiesen fallado los proyectos de absorción de TBF y la Compañía Real Portuguesa. En fin, Norte se convirtió en la mayor compañía ferroviaria de España; pero su red era menos homogénea que la de MZA. Al igual que aquélla, muchas de las líneas adquiridas tenían bastante menos atractivo que las primeras concesiones.

La política de fusiones y absorciones de las dos grandes compañías es descrita desde su doble vertiente financiera y de explotación, poniendo de relieve la pobre mejora de los resultados. Lo que, al fin, el autor trata de explicar es por qué, pese a ello, se hicieron esas inversiones. Por qué Norte y MZA fueron absorbiendo una tras otra compañías regionales hasta constituir el conocido e imperfecto duopolio ferroviario. En general, Broder hace una descripción muy negativa de esas operaciones, con excepción de las de líneas catalanas; y no de todas. De hecho, de la lectura de su libro se desprende que la historia tanto de Norte como de MZA tomó otro rumbo cuando, por distintos caminos (ZPB y TBF), se hicieron con el mercado catalán. Con todo, el crecimiento de las redes no las permitió mejorar de forma permanente sus resultados financieros; y los problemas derivados de la crisis cambiaria de finales de siglo las arrastraron a una situación crítica. El problema último no era la gestión o la coyuntura, sino la fragilidad del propio negocio. Resulta especialmente elocuente la descripción

que Broder hace de lo que suponía la carga de los obligaciones con relación a los ingresos, nunca inferior a las dos terceras partes. Con tales ingresos, y con elevados costes de amortización, las dos grandes compañías ferroviarias no parecen empresas atractivas para el inversor foráneo.

Y tampoco resulta sorprendente que su historia contable esté jalonada de episodios impropios de corporaciones “chandlerianas” (un adjetivo que, no por casualidad, creo que Broder no emplea). Por ejemplo, la suspensión del servicio de la Deuda en francos declarada unilateral (e ilegalmente) por Norte en 1894. Como a menudo sucede, la sangre no llegó al río, y en esta ocasión, como en otros episodios, se alcanzó un acuerdo entre la compañía y accionistas y obligacionistas. Como no podían ser menos, representantes de los gobiernos español y francés participaron en las negociaciones. En otras ocasiones, el castigo no se dirigió al obligacionistas, sino al accionista: MZA no repartió dividendos entre 1892 y 1898, y Norte hizo lo mismo entre 1892 y 1906. Otros años los dividendos fueron muy parcos. Pese a todo, y en el largo plazo, para muchos de los tenedores de títulos de renta variable o fija, la inversión en ferrocarriles españoles acabó siendo una inversión mediocre pero aceptable, quizás el tipo de rendimiento que espera un inversor conservador... pero sin los riesgos, sobresaltos y carencias que tuvo que sufrir. Otra cosa es que la especulación ofreciera buenas oportunidades, asunto que no escapa a Broder, pero que no deja de ser un asunto muy diferente: la especulación bursátil es un juego de suma de cero.

En fin, Broder aporta a la abundante historiografía española sobre estos temas una visión “francesa”, imprescindible porque a

menudo la procedencia de esos capitales ha sido soslayada, de modo que toda la atención se han centrado en su aplicación, como si el dinero fuera un maná llegado de más allá los Pirineos. Esa visión no sólo es la de los grandes banqueros, sino también, y especialmente, la de los pequeños inversores, a veces reunidos en varias asociaciones. Esos anónimos pequeños inversores aparecen como víctimas de sus sueños, cuando no de la picaresca española.

El capítulo 3 se ocupa de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces), la tercera de las grandes empresas ferroviarias españolas, aunque a mucha distancia de las anteriores. También en ella la presencia francesa fue muy dominante, en este caso a través de la Banque de Paris et des Pays Bas (Paribas). No resulta comprensible que Broder haga un tratamiento diferenciado de Andaluces, en capítulo aparte, cuando los capitales franceses reunidos alrededor de la Compañía General de Crédito de España (CGCE) llegaron prácticamente al mismo tiempo que los de la SEMI o el CME.

Andaluces apareció con el ensamblaje de varias líneas que no formaban una verdadera red, ya que todas eran, de un modo u otro, tributarias de las de MZA de Sevilla a Manzanares. Hubiera sido previsible que la compañía de los Rothschild se hiciera con esas líneas dispersas; o que dentro del juego de rivalidades entre las dos grandes, fueran adquiridas por los Péreire. Nada de esto sucedió. Alrededor de un ferrocarril con un coste de construcción injustificadamente elevado, el SJC, y de otro de dudosa viabilidad por la mala salida de su puerto, el Córdoba-Málaga, se fraguó una nueva empresa que, contra pronóstico, sobrevivió hasta la nacionalización. Broder deja bien claro que el problema de

todas esas líneas era la parquedad de sus ingresos; es decir, la ausencia de tráfico. Un problema general de todos los ferrocarriles españoles, pero que en esa red interior andaluza parece haber sido aún más grave. Lo demás es fácil de imaginar: fusiones contrarias a los deseos de los accionistas extranjeros, impago del servicio de la Deuda, apañíos entre políticos y magnates, dividendos rancios... etc. Por si no fuera suficiente, en 1913 Andaluces se hizo con la línea de Bobadilla a Algeciras, aún menos rentable que las anteriores. Y luego, en 1916, fue forzada a adquirir la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, un nuevo fardo.

El último capítulo del libro aborda un conjunto disperso de ferrocarriles. En lo que hace a los capitales franceses, las inversiones principales se dirigieron a líneas de bajísima rentabilidad que acabaron siendo un fiasco: el Madrid-Cáceres-Portugal, la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España y la citada Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España. De forma más breve, Broder trata las inversiones inglesas (el Algeciras Railways) y belgas (el Central de Aragón). También hay una mención a los ferrocarriles de vía estrecha y capital belga.

Los párrafos anteriores no hacen verdadera justicia a este libro; pero es que resulta difícil escribir una reseña que proporcione siquiera una visión general de su contenido. Si algo falta en El gran negocio de los franceses es “paja”. Broder no construye argumentos “literarios”, y apenas contextualiza lo que dice. En aras de abordar sin rodeos los asuntos principales, y los que no lo son tanto, ni siquiera presenta mapas –lo que, sin duda, es un error–. En cambio, el material estadístico es abrumador: unos 300 cuadros a lo largo del

texto y otros 20 en el anexo. Lo más sorprendente es que, pese a esta aridez, el libro es de lectura amena. Y es que, al final, un libro es interesante por lo que cuenta y por la forma de hacerlo, y no por sus adornos.

Rafael Barquín

Universidad Nacional de Educación a
Distancia