

Las empresas constructoras del ferrocarril en el norte de España a mediados del siglo XIX: el negocio de la subcontratación¹

Rafael Ruzafa Ortega

Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

<https://doi.org/10.69791/rahc.51>

Resumen: El artículo presenta y analiza las empresas constructoras de tres de las primeras líneas de ferrocarril españolas a mediados del siglo XIX. Se detiene en las redes socioeconómicas relacionadas con esa vertiente del negocio ferroviario, en los ritmos y dificultades de la actividad y en el fenómeno de la subcontratación.

Palabras clave: historia social, siglo XIX, construcción ferroviaria, empresas, subcontratación.

Abstract: The article presents and analyzes the construction enterprises of three of the earlier spanish railway lines in the mid-nineteenth century. It focuses on the socioeconomic networks related to this aspect of railway business and on the rhythms and difficulties of that building activity. Also delves into the subcontracting phenomenon.

Keywords: social history, 19th century, railway construction, enterprises, subcontracting.

1 Este artículo se ha beneficiado de la participación de su autor en el Grupo del Sistema Universitario Vasco «Nacionalización, Estado y violencias políticas. Estudios desde la historia social» (IT-1531-22; IP Antonio Rivera). Asimismo, en el proyecto «Desimperialización y procesos de construcción nacional en el Atlántico hispano» del Ministerio de Ciencia e Innovación (PID2022-136467NB-100; IPs José M^a Portillo y Víctor M. Amado).

1. Introducción

La historiografía española cuenta con un conocimiento asentado del régimen de concesión y de las compañías concesionarias que acompañaron el establecimiento de las redes de ferrocarril. Concesiones y empresas fueron de la mano, en ocasiones con intermediarios. Irregularidades y discrecionalidad presidieron el recorrido, como ocurrió a lo largo del siglo XIX con todo negocio próximo al Estado. El proceso de concesión arrancaba con la iniciativa estatal o de particulares. Si era del Estado, sus agentes realizaban estudios técnicos y convocaban una subasta para la adjudicación de la construcción y la explotación. Si la iniciativa era privada, sus estudios tenían que ser aprobados por las instancias del Estado (junta consultiva de caminos). Después, se publicaban las condiciones de construcción y explotación. Por último, se convocaba subasta a la que podían concurrir otros interesados².

Algunas compañías concesionarias acometieron por su cuenta la construcción total o parcial de los tendidos. Más habitualmente la contrataron con empresas especializadas en la construcción de obras públicas, en algunos casos de gran cercanía a sus consejos de administración. Estas empresas constructoras se conocen bastante menos, pese a la novedad y dimensión de su actuación a mediados del siglo XIX. Vamos a profundizar en su conocimiento, que implica conexiones con empresas financieras, mercantiles, inmobiliarias e industriales. Concesionarias y/o contratistas, las empresas constructoras de tendidos ferroviarios subcontrataron tareas específicas o trozos de los trayectos. Nos detendremos en el fenómeno de la subcontratación, característico de las obras públicas, en los orígenes de la construcción ferroviaria en España.

Venimos abordando las implicaciones de esta primera construcción, entre 1850 y 1866 aproximadamente, en una región septentrional integrada por ocho provincias en las que cinco compañías construyeron y pusieron en explotación sus respectivos trazados. Nos acercamos a este objeto desde una perspectiva social que implica protagonismo de las élites en sus vertientes simultáneas de actuación. En este caso, primamos la económico-empresarial sobre la político-institucional. La influencia de los notables en el conjunto de la vida social decimonónica occidental, abrumadora en los ámbitos locales, está fuera de duda. La actuación sobre el terreno de empresas extranjeras en la construcción ferroviaria complica, que no

2 BERMEJO VERA, J.: *Régimen jurídico del Ferrocarril en España (1844-1974). Estudio específico de Renfe*, Madrid, Tecnos, 1975. TEDDE DE LORCA, P.: «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)» en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 2, Madrid, Banco de España, 1978. pp. 9-354. HERRANZ LONCÁN, A.: *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2008. BARQUÍN, R.: «Castillos en el aire, caminos de hierro en España: la construcción de la red ferroviaria española», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, n.º 10 (2016), pp. 289-317.

contradice, ese ascendente de los notables sobre la población común repartida por el territorio³.

Descontado el régimen de concesión a particulares o instituciones, dejaremos en un segundo plano el resto de la acción del Estado liberal en materia ferroviaria. Rehuimos en este estudio cuestiones muy analizadas como la normativo-legislativa, las subvenciones, la fiscalidad, el diseño del plan general o la policía de ferrocarriles⁴. Apenas nos detendremos en los delegados del Gobierno en las compañías ni en los funcionarios de los cuerpos encargados de la supervisión facultativa de las obras y, posteriormente, de la inspección de las infraestructuras y servicios de transporte. Los préstamos de funcionarios cualificados a las empresas concesionarias y/o contratistas estuvieron a la orden del día, del mismo modo que las empresas reclutaron ese personal escaso en el extranjero⁵.

Atenderemos un aspecto aparentemente menor, por más que concierne nada menos que a un poder del Estado liberal. Las empresas ferroviarias en general y las constructoras en particular asumieron y recurrieron con profusión a la administración de justicia en su actividad. Lo hicieron para sancionar expropiaciones forzosas de terrenos con sus requisitos de declaración de utilidad pública, necesidad de ocupación, justiprecio y pago; también para dirimir habituales diferencias de interpretación de los contratos durante y tras la ejecución de las obras, apenas

3 LANGEWIESCHE, D.: «Liberalismo y burguesía en Europa», en J. M.^a Fradera y J. Millán (eds.), *Las burguesías europeas del siglo XIX. Sociedad civil, política y cultura*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2000, pp. 169-202. CRUZ, J.: *El surgimiento de la cultura burguesa. Personas, hogares y ciudades en la España del siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 2014. RUZAFÁ ORTEGA, R.: «La actuación de las élites provinciales en la primera construcción ferroviaria: Álava y Burgos (1850-1864)», *Alcores*, n.º 20 (2016), pp. 197-218. Del mismo autor «Entre política y negocios. Las élites de alcance nacional en la primera construcción ferroviaria en España (1850-1866)», *Historia Social*, n.º 91 (2018), pp. 29-48. SÁNCHEZ, R. y SAN NARCISO, D. (eds.): *Con pase y de etiqueta. Elites y sociabilidad en la España del siglo XIX*, València, Universitat de València, 2023.

4 CASARES ALONSO, A.: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Escuela Nacional de Administración Pública, 1973. ARTOLA, M.: «La acción del Estado», en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España...*, vol. 1, pp. 341-453. En el mismo volumen MATEO DEL PERAL, D. «Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)», pp. 29-159. COMÍN COMÍN, F. y OTROS: *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 2 vols., Madrid, Anaya/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998. ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P.: «Políticas y servicios públicos: el sector ferroviario español en perspectiva histórica, 1844-1941», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, n.º 9 (2015), pp. 129-152.

5 SÁENZ RIDRUEJO, F.: «Ingeniería de caminos y canales, también de puertos y faros» en M. Silva Suárez (ed.), *Técnica e Ingeniería en España. Vol. V. El Ochocientos, profesiones e instituciones civiles*, Zaragoza, Real Academia de Ingeniería/Institución Fernando El Católico/Prensas Universitarias de Zaragoza, 2007. FERRI RAMÍREZ, M.: *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*, València, Universitat de València, 2015. RUZAFÁ ORTEGA, R.: «Los ingenieros de caminos, el Estado y la supervisión sobre el terreno de la construcción ferroviaria: la División de Ferrocarriles de Miranda de Ebro (1857-1862)», *TsT*, n.º 48 (2022), pp. 16-45. MARTYKÁNOVÁ, D.: *Los ingenieros en España. El nacimiento de una élite*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2023.

para litigar contra la Administración pública, ya que esta se autoconcedió poder jurisdiccional, siendo parte en los procesos, para dirimir contenciosos concernientes a funcionarios⁶.

2. Fórmulas empresariales de construcción

No podemos detenernos en las operaciones de la construcción propiamente dichas. Nos limitaremos a enunciarlas, tal como lo plantearon los ingenieros en sus manuales (Charles Couche, George Drysdale Dempsey, Auguste Perdonnet, Nicolás Valdés...). Apartamos muchas tareas de oficina para estudios, adquisición de terrenos o abastecimiento de materiales. Los trazados se concibieron en tramos pensados para ser cedidos a contratistas o subcontratistas. Las obras comenzaron con la adecuación de los terrenos por donde debía instalarse la plataforma o base sobre la que se tiende la vía mediante talas, desbroces y derribos. Seguía la explanación, con terraplenes si había que rellenar (y sostener con muros) o en trinchera si había que excavar. Se generalizaron como movimientos de tierras, con diferentes sistemas de carga y descarga. Drenajes y saneamientos ocuparon a los responsables de la construcción ante la acción del agua, que provocaba desprendimientos. Con posterioridad se acopiaban materiales y se asentaba la vía, con balasto en dos capas. Finalmente, la colocación de los raíles y todo tipo de comprobaciones antes de la entrada en explotación.

Estas operaciones se simultaneaban con la erección de las estructuras de paso, denominadas obras de fábrica o de arte. Las pequeñas (caños, tajeas, alcantarillas, pontones) habitualmente se contrataron reunidas con las anteriores. Tampoco nos detendremos en los diferentes requisitos de cualificación de la mano de obra. Las grandes obras de fábrica (puentes, viaductos, túneles), sin embargo, tuvieron por dificultad y visibilidad distintos tratamientos empresariales y ritmos de construcción. En ellas se dejaron sentir la utilización de máquinas, los nuevos materiales y los saberes científicos. Hacia el final de las obras se acometía la construcción de las estaciones, muchas veces provisionales, con sus instalaciones para viajeros, personal y mercancías⁷.

6 ROSADO PACHECO, S.: *El Estado administrativo en la España del siglo XIX: liberalismo e intervencionismo*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2000. PRO, J.: *La construcción del Estado en España. Una historia del siglo XIX*, Madrid, Alianza, 2019, especialmente capítulos 5 y 6.

7 SKEMPTON, A. W. : «Embankments and Cuttings on the early Railways», *Construction History*, vol. 11 (1996), pp. 33-49. RUIZ BEDÍA, M^a. L.: «Ferrocarril y obras públicas en el siglo XIX: la construcción del camino del tren», en J. M. Delgado Idarreta (coord.), *Ferrocarril en La Rioja*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2002. SILVA SUÁREZ, M. (ed.): *Técnica e Ingeniería en España. Vol. VI. El Ochocientos. De los lenguajes al patrimonio*, Zaragoza, Real Academia de Ingeniería/Institución Fernando El Católico/Prensas Universitarias de Zaragoza, 2011.

Las grandes empresas concesionarias y/o constructoras delegaron en sus ingenieros principales la elaboración de pliegos de especificaciones (*cahiers des charges*) que indicaran los trabajos que realizar y su modo de ejecución. Aunque muy recomendado por los teóricos, las concesionarias rara vez acometieron las obras por su cuenta (por administración, *en régie*). Prefirieron realizar contratos. Estos pudieron ser a un precio fijo (*à forfait*), estipulando o no por separado los trabajos no previstos. Si se estipulaban y aparecían, dichos imprevistos aumentaban el coste final. Si no se estipulaban y aparecían, los contratistas desertaban. La otra forma de contrato de construcción era con listas de precios (*séries de prix, tables of quantities*) de retribuciones de obra hecha, suministros y materiales. En esta modalidad eran habituales las diferencias de interpretación. De ordinario, las grandes empresas licitaron obras específicas a la baja a partir de las listas, e hicieron retenciones a cuenta. Sobre ellas se cimentó la pirámide de subcontratación, ya que los respectivos peldaños las tomaron como referencia y las reprodujeron.

En cualquier caso, los presupuestos que sustentaron los contratos exigieron conocimiento y experiencia. En su gestión se encontraron tanto como discutieron concesionarias y contratistas, con sus respectivos ingenieros. El cálculo del precio fijo y/o de las listas de precios eran actuaciones decisivas en la gestión empresarial del proceso de construcción y de la rentabilidad del negocio. Frecuentemente se suscitaron quejas, por ejemplo ante el encarecimiento de jornales o materiales. Perjudicaron a los eslabones más débiles, con dificultades para la reclamación. De persistir las diferencias, concluyeron en arbitrajes o causas judiciales. Con todo, era usual que concesionarias, grandes contratistas y destajistas/trocistas (las denominaciones varían) se prestaran materiales y trabajadores para que las obras avanzasen.

Inevitablemente la construcción se adaptó a la tecnología disponible y al sistema económico de mediados del siglo XIX en España y su entorno europeo. Las empresas extranjeras tuvieron gran protagonismo. Los ferrocarriles pretendieron la comunicación entre ciudades antes de los ensanches. Las dificultades de capitalización acompañaron todos los proyectos, y para solucionarlas se abarataron costes, hubo endeudamiento y se persiguió el subsidio del Estado. Las cinco compañías y líneas consideradas preferentemente vieron su viabilidad en entredicho desde su entrada en explotación. Nos detenemos en tres, para las que tenemos fuentes solventes y continuas. Todas fueron adquiridas entre 1874 y 1885 por la compañía del Norte, auténtico líder regional, en el proceso de concentración del sector que siguió a la crisis de 1866⁸.

8 TEDDE DE LORCA, P.: «Las compañías ferroviarias...», pp. 13-17 y 80-91. BRODER, A.: *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012 [original de 1981]. VIDAL OLIVARES, J.: *La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de la compañía de los ferrocarriles del Norte de España, 1858-1936*, Madrid, Fundación Empresa Pública, 1997.

3. Alar del Rey-Santander, con largo intermedio

Una primera concesión liderada por el banquero y miembro de la camarilla de la Reina Madre Gaspar Remisa, con viaje a España del pionero George Stephenson que incluyó estancias en Santander y Reinosa, se declaró caducada en mayo de 1849. A la par se otorgó una nueva a una sociedad anónima formada por representantes de instituciones de la provincia de Santander, entre otros, para la unión entre Santander y Alar del Rey, punto extremo del Canal de Castilla, y su explotación durante 99 años. El comerciante, financiero e industrial lebaniego Jerónimo Roiz de la Parra presidió su comisión provisional y luego su consejo de administración. Le sucedió el comerciante y armador Cornelio Escalante.

La empresa concesionaria contrató en agosto de 1851 la construcción con los británicos George Mould y asociados. Durante la década de 1840, este ingeniero civil a la manera británica, entre lo técnico y lo empresarial, fue agente de su cuñado, el también ingeniero-contratista John Stephenson (fallecido en 1848), y sus socios los hermanos Mackenzie y Thomas Brassey, en la construcción de los ferrocarriles Bolton-Preston, Lancaster-Carlisle y Caledonian (de Carlisle a Glasgow y Edimburgo). Brassey y William Mackenzie, fallecido en octubre de 1851, mantuvieron la colaboración con el ingeniero Joseph Locke en el París-Ruan y sus prolongaciones hacia la costa normanda, en las extensiones parciales hacia Aberdeen (en algunas, absorbidas por el Caledonian en 1865-1866, había coincidido de nuevo con Mould) y en el Barcelona-Mataró. A finales de 1849 quebró el Caledonian en medio de su agresiva política de adquisición de compañías, y el Estado británico lo reestructuró en 1851. Ingenieros británicos hicieron trabajos preparatorios entre Alar del Rey y Santander el otoño de 1850, de los que dieron cuenta «a su jefe el distinguido ingeniero Mr. Locke», quien emitió el informe decisivo para la contratación. Cabe mencionar la fiabilidad contrastada de tal informante y sus logros en la superación de desniveles importantes. En esos meses se desplazó a España George Mould, aunque la prensa española destacó el inexistente encargo al «célebre ingeniero inglés que ha hecho los caminos de Escocia»⁹.

9 SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N.: «El ferrocarril de Alar del Rey a Santander (1845-1874)», *Moneda y Crédito*, n.º 108 (1969), pp. 119-128. BROOKE, D. (ed.): *The Diary of William Mackenzie. The first international railway contractor*, London, Thomas Telford, 2000. FLETCHER, P.: *Strategy, Solvency and the State. The Development of the Railway System in Northern Scotland 1844-1874*, doctoral thesis, The University of York, 2007. LÓPEZ-CALDERÓN BARREDA, M.: *El camino de hierro de Alar del Rey a Santander. Del ferrocarril de Isabel II al final del monopolio de Renfe*, Santander, Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril, 2015. Archivo Histórico Provincial de Cantabria (Fondo Sautuola): legajo 25-41 con recortes de prensa, entre los cuales *El Popular* (Madrid, 11-XII-1850 sobre Locke) y *La Época* (Madrid, 26-VIII-1851 sobre Escocia).

El contrato de agosto de 1851, en acto presidido por el capitán general Pedro Chacón, presentaba a George Mould como contratista londinense. Entre sus garantes aparecían el constructor de locomotoras Thomas R. Crampton, el ingeniero belga Paul-Émile Wissocq (que al poco consiguió una polémica concesión para un muelle en el ensanche de Maliaño) y el al cabo ingeniero jefe de la construcción del tendido Alfred S. Jee. Establecía un periodo de construcción de cuatro años, aunque sin haber decidido el trazado entre la ciudad de Santander y Las Caldas. Se estipuló una retribución de 120 millones de reales. Por Real Decreto de 19 de diciembre de 1851, el Estado concedió, declarándose accionista de aproximadamente la mitad de la empresa, una subvención de 60 millones de reales. La ceremonia de la colocación de la primera piedra del que fue bautizado ferrocarril de Isabel II tuvo lugar en Santander el 3 de mayo de 1852.

Exigencias de agentes del Estado sobre trazado, pendientes, materiales y ancho de vía, además de persistentes dificultades financieras, provocaron que las obras se acometiesen inicialmente entre Alar del Rey y Reinosa (donde estableció Mould su residencia) y en las inmediaciones de Santander (Cajo, emplazamiento de la citada ceremonia y de los posteriores talleres de reparaciones). Concesionarios y contratistas de la construcción firmaron un nuevo contrato en abril de 1854 con entrega al constructor de sendas partidas de veinte y trece millones por los cambios impuestos. Lo sancionó una Real Orden de 2 de junio, que obligaba al Estado a asumir una parte de pagos como accionista. Otra del mismo día estableció el trazado entre Torrelavega y Santander por la comarca de Piélagos en detrimento de por la ría del Besaya (Requejada).

El ministerio O'Donnell-Espartero rechazó los planteamientos de los gobiernos moderados, pero mantuvo la concesión «por razones de equidad y por altas consideraciones de interés público, y hasta de decoro nacional», según su proyecto de ley de 13 de diciembre de 1854. Las leyes de 9 de marzo y 22 de abril de 1855 ratificaron la garantía de intereses concedida, el subsidio de sesenta millones y la exención de contribuciones. La primera establecía un calendario de apertura según el convenio firmado con los contratistas británicos. La segunda, que autorizaba la constitución de la empresa, suprimía la condición de accionista del Estado. La construcción apenas debió de iniciarse fuera de la sección Alar del Rey-Reinosa.

El 23 de enero de 1856, aún sin planos definitivos entre Las Fraguas y Reinosa, George Mould firmó un nuevo contrato con la compañía concesionaria. Esta ganaba tiempo para pagarle atrasos y se aseguraba una participación en próximas explotaciones parciales. También se establecían plazos de finalización de las tres secciones, con consecuencias en caso de incumplimiento. En su virtud, se permitió al contratista recibir préstamos de la Sociedad Española Mercantil e Industrial del grupo Rothschild, que los cortó a finales de 1858. George Mould encontró

oposición en sectores del accionariado, con reproches más o menos justificados sobre su elevado coste comparado con el de subcontratistas parciales locales. En medio de dificultades financieras crecientes, en marzo de 1857 finalizó la sección Alar del Rey-Reinosa. Entonces trasladó su residencia a Los Corrales de Buelna. Un accidente con muertos, entre ellos el ingeniero jefe de la construcción, Alfred S. Jee, arruinó el 30 de agosto de 1858 la inauguración de la sección Santander-Las Caldas. En octubre volvió a inaugurarse, añadiéndole el trozo Las Caldas-Los Corrales de Buelna de la sección intermedia.

Este fue el canto del cisne de la empresa constructora liderada por George Mould. Asediada por las deudas, los embargos y los incumplimientos de plazos, chocó con los agentes estatales, con la empresa concesionaria y con las élites santanderinas. A finales de 1858, pero escriturado en abril de 1859, cedió a la empresa Quintana, Gutiérrez y Compañía, del abogado y diputado provincial Salvador Quintana Colomer, «compuesta de algunas casas de comercio de Santander», la terminación del trozo Los Corrales-Bárcena de Pie de Concha, realizada para agosto de 1860. Con el trazado (y los trabajos) interrumpido entre Reinosa y Bárcena de Pie de Concha y conocedora de las dificultades financieras que atravesaban todas las partes implicadas, a lo largo de 1861 la Compañía del Norte intentó infructuosamente adquirir el ferrocarril de Santander. Finalmente Mould y la concesionaria rescindieron todos sus contratos en marzo de 1862. El británico conservó su material de construcción. En los años siguientes se hizo cargo junto a su hijo, John S. Mould, de la construcción del Ferrocarril Compostelano al puerto de Carril¹⁰.

La primavera de 1862, el recién constituido Crédito Castellano, de Valladolid, asumió la construcción del tramo intermedio pendiente. El contrato permitió a la concesionaria extinguir efímeramente su deuda flotante. «Parece que los trabajos de las obras pendientes entre Reinosa y Bárcena, suspendidos por algunos días, para verificar la liquidación de las obras ejecutadas por la administración, han vuelto a emprenderse por cuenta de la sociedad contratadora», recogía en junio la prensa bilbaína. Previamente, Crédito Castellano había suscrito obligaciones que garantizaran el final de las obras. En su consejo de administración figuraban personalidades tan próximas a los Pereire como José M^a Semprún, según Manuel López-Calderón hombre en la sombra de la compañía a la que subcontrató las obras, Canales y Cía. A finales de ese 1862, la junta consultiva de caminos aprobó el replanteo del tramo Pesquera-Bárcena, de fuerte pendiente.

10 FERRER TORÍO, R. y RUIZ BEDÍA, M^a. L.: «Ferrocarril Alar-Santander. Reflexiones en el 150 aniversario del inicio de las obras en el tramo Alar-Reinosa (1852-1857)», *Cuadernos de Campoo*, vol. 8, n.º 28 (2002), pp. 11-16. LÓPEZ-CALDERÓN BARREDA, M.: *El camino de hierro de Alar...*, pp. 66-94, 100-111 y 153-156. Archivo Histórico Ferroviario: legajo W-31-1-4 (convenios de 1854 y 1856). Archivo Histórico Provincial de Cantabria (Fondo Sautuola): legajos 14-83, 14-85 y 14-87. De la sección protocolos del mismo archivo legajo 1697, n.º 74 (1-IV-1859) y legajo 3392, n.º 70 (6-III-1862). Cruzado con otras fuentes bibliográficas, archivísticas, hemerográficas, normativas y publicísticas.

El tramo Reinosa-Bárcena de Pie de Concha fue, con sus 22 túneles (Las Llosas, Pujayo, Montabliz...), el cementerio de todos los agentes implicados en la construcción del ferrocarril de Santander. Desde luego, en la concesionaria supuso varias dimisiones y renovaciones de los consejos de administración y la gerencia en función de tensiones locales. En 1861 se nombró un consejo presidido por Felipe Díaz, en 1864 uno presidido por Luis Gallo Alcántara y en 1865 otro presidido por Ángel M^a Rivero (marqués de Montecastro). El Crédito Castellano y/o su subcontratista Canales y Cía siguió la práctica de dividir el tajo en trozos que a su vez subcontrataba a destajistas. La sección Reinosa-Pesquera se dividió en once trozos, de los que apenas tenemos información. Desde el segundo semestre de 1864, los destajistas sufrieron impagos, con problemas de orden público.

Desatada la crisis financiera general, las dificultades llevaron a la quiebra a la sociedad de crédito vallisoletana el otoño de 1865, aunque en julio de 1866 finalizó las obras. Ya no quedaba mucho que celebrar. El consejo de administración de la concesionaria captó decisivas aportaciones de las dos vías de subvención gubernamental, la muy excepcional de 1851 y la ordinaria por avances certificados de obra, pero sucumbió ante la falta de ingresos corrientes. La empresa se vio privada de la concesión en mayo de 1868. En mayo de 1871, accionistas y acreedores constituyeron la Nueva Compañía del Ferrocarril de Alar a Santander, tras la declaración de quiebra de la antigua. En enero de 1874 fue adquirida por la compañía del Norte¹¹.

4. La compañía del Norte, principalmente Venta de Baños-Irún

Obviaremos en este estudio la denominada Concesión Vascongada, que debía comunicar la frontera francesa con Madrid por San Sebastián, Bilbao, Vitoria, Burgos y Valladolid. Ni ella ni sus secuelas prosperaron hasta que la Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 estableció el mapa ferroviario español, que incluyó la línea Madrid-frontera de Irún y el ramal desde San Isidro de Dueñas (luego nudo de Venta de Baños) hasta Alar del Rey. Se articuló en cuatro concesiones adjudicadas al Crédito Mobiliario Español (CME), filial del grupo Pereire, gestor de la compañía/red del Midi en Francia. Las construcciones hacia Irún/Hendaya a ambos lados de los Pirineos coincidieron en los primeros años de la década de 1860. En el cambio de año 1858-1859 se constituyó la Compañía de

11 LÓPEZ-CALDERÓN BARREDA, M.: *El camino de hierro de Alar...*, pp. 116-123, 149-153 y 157-162. VELASCO SAN PEDRO, L. A.: *El Crédito Castellano de Valladolid (1862-1889). La quiebra de una ilusión*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2020. *Iruac-Bat* (Bilbao, 13-VI-1862). Archivo Histórico Provincial de Cantabria (Fondo Sautuola): legajos 14-96, 14-100 y 14-101. Sobre subvenciones desde 1862, Archivo General de la Administración (Obras Públicas): libro 03335. Cruzado con otras fuentes archivísticas, hemerográficas, normativas y publicísticas.

los Caminos de Hierro del Norte de España. Con ella, su consejo de administración desdobló, como había hecho antes el CME, una reunión en Madrid, además de la preexistente en París¹².

La reunión de Madrid estuvo subordinada a la de París. Esta se ocupó de la construcción en general, y muy especialmente entre la ciudad de Burgos y la frontera francesa. También «directamente como hasta ahora» de las negociaciones con las diputaciones generales guipuzcoana y alavesa, de régimen foral y con amplias competencias financieras y de fomento, según acta de la reunión de Madrid del consejo de Norte de 20 de junio de 1859. El reglamento del consejo de administración del Norte presentado en la sesión de la misma de 11 de abril de 1859 establecía que los presupuestos anuales y los adelantos para la construcción los aprobaría el consejo «a propuesta de la Reunión de París». El acta del 6 de noviembre de 1863 remitía a París quejas de contratistas «porque la misma ha entendido en todo lo relativo a la construcción de la vía». El nuevo reglamento aprobado el 14 de noviembre de 1864, con toda la línea ya en explotación, mantenía la prioridad de la sección parisina en las decisiones estratégicas.

La compañía acometió la construcción dentro de las acostumbradas pautas de subcontratación en lotes y por separado de algunas obras (puentes, viaductos, túneles) de envergadura. Sus decisiones empresariales estuvieron marcadas por la coyuntura y la disponibilidad financiera. En los primeros años de la construcción apostó por las secciones más llanas y por ende fáciles en Castilla (Sanchidrián-Burgos), acabadas para finales de 1860. En el resto de zonas alentaba trabajos y contratos muy desiguales, en parte para mantener las apariencias ante autoridades y élites provinciales. En julio de 1858, la reunión de París invitó al ingeniero jefe de la construcción de la sección Burgos-Irún «à commencer les travaux par petites parties au moyen de tâcherons, de manière a laisser à la société toute liberté d'action».

Aquella apuesta por pequeños contratos concernió entonces y después a una multitud de destajistas (*tâcherons*). Si participaron en lotes medianos pudieron pasar a ser considerados, también por sí mismos, empresarios (*entrepreneurs*). La mayoría de contratistas de Norte fueron franceses. Solo disponemos de una monografía sobre uno asentado en Medina del Campo, Augustin Eyries, a partir de

12 SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N.: «De los orígenes del capital financiero: la sociedad general del crédito mobiliario español, 1856-1902», *Moneda y Crédito*, n.º 97 (1966), pp. 29-67. CORDERO, R. y MENÉNDEZ, F.: «El sistema ferroviario español», en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España...*, vol. 1, pp. 210-213. TEDDE DE LORCA, P.: «Las compañías ferroviarias en España...», pp. 23-27 y 119-135. CARON, E.: *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, París, Fayard, 1997. GARCÍA GARCÍA, C.: «Intereses públicos, intereses privados: los Pereire y sus aliados españoles (1856-1868)», *Ayer*, vol. 66 (2007), pp. 57-84. BRODER, A.: *Los ferrocarriles españoles...*, pp. 62-86. DE LOS COBOS ARTEAGA, F.: «Los trabajadores de la construcción en la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España (1856-1864)», *TsT*, n.º 50 (2023), pp. 84-112.

anotaciones contables entre 1857 y 1866. La hemos contrastado con las actas de la compañía, con la cual Eyries conectó a través de los hermanos Semprún de Valladolid. Recibió encargos para varias estaciones entre Sanchidrián y Ataquines, para abastecimiento de balasto en esa zona castellana, para pequeñas obras de arte entre Ávila y Sanchidrián, y sobre todo contrató los movimientos de tierras del trozo Arévalo-San Vicente. También se asoció con otros constructores o subcontrató varias obras. Hasta ahí las relaciones contractuales se desarrollaron sin sobresaltos¹³.

Augustin Eyries podría ser referencia de los contratistas principales que Norte prefirió para los tramos más complicados desde principios de 1861, cuando acometió la construcción en las zonas montañosas de Guadarrama, La Brújula, Pancorbo y Guipúzcoa. Más modesto, de tamaño mediano, Eyries contrató a principios de 1862 un trozo de la travesía de Guadarrama de la sección El Escorial-Ávila. Una vez liquidadas esas cuentas la primavera de 1863, acordó con los ingenieros de Norte completar el mismo trozo, pero la reunión de París desestimó aquel nuevo contrato. A la confianza quebrada siguió una reclamación judicial que el contratista perdió en primera instancia y finalmente ante el Tribunal Supremo¹⁴.

Contratistas de dimensiones un poco menores que Eyries fueron los socios John Smith y Jacob Forrest para movimientos de tierras en trozos del ramal de Venta de Baños a Alar del Rey (el primero había desarrollado contratos previos en la provincia de Valladolid) y de Guadarrama. Sus relaciones con Norte pueden considerarse las habituales, con solicitudes de adelantos para adquisición de material, retenciones y reclamaciones¹⁵. De más envergadura y con más movilidad y variedad de contratos operaron juntas o por separado a lo largo del trazado de Norte dos empresas vallisoletanas, José León y Compañía y los hermanos Juan y Pedro Martín. No podemos desarrollarlos por falta de espacio, como tampoco otros importantes contratistas franceses (Jean Viquier, Manuel Roitel, Jean-Baptiste Mady, François-Antoine Brousse, Pierre Larroque...). A Norte le costó aplicar que reservaba a «grandes entrepreneurs pour les parties les plus importantes»,

13 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R.: «La contabilidad de un subcontratista de la construcción de un tramo del ferrocarril Madrid-Valladolid (1857-1865)», *De Computis*, nº. 21 (2014), pp. 7-48. Actas de la reunión de París del consejo de administración de la compañía del Norte de 13-IX-1858, 14-XI-1859, 23-IV-1860, 4-I-1861, 17-VII-1861, 27-XI-1861 y 4-XII-1861. Las actas de Norte en Archivo Histórico Ferroviario.

14 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R.: «La contabilidad de un subcontratista...». Acta de la reunión de París del consejo de administración de la compañía del Norte de 5-II-1862. Eyries quedó explícitamente al margen de las liquidaciones a contratistas de 1863, recogidas en Archivo Histórico Ferroviario: legajo W-163-1-5. Las reclamaciones no se detuvieron.

15 Actas de la reunión de París del consejo de administración de la compañía del Norte de 2-VIII-1859, 14-XI-1859, 4-I-1861, 5-VIII-1861, 29-I-1862 y 12-II-1862, entre otras.

como había planteado en abril de 1858. A finales de 1859 dejó en suspenso una propuesta de ejecución de todos los trabajos de Guadarrama a partir de su propia *série de prix*¹⁶.

Uno de los contados contratistas españoles, Vidal de Arrieta, alcalde y principal promotor inmobiliario de Vitoria en la década de 1860, contrató en septiembre de 1857 la explanación y asentamiento de vía del trozo Nanclares de Oca-Vitoria. En medio de las habituales diferencias y los no tan habituales arbitrajes consiguió que se le ampliase la lista de precios a finales de 1858, y en mayo de 1860 que se le cediese en el mismo trozo un contrato rescindido (Lalongère) con las obras de fábrica y unos cuantos encargos nuevos. Su talla como contratista de Norte y como notable provincial aumentó a partir de septiembre de 1860 cuando consiguió que se le asignasen los trabajos del contrato rescindido del británico John Charlesworth en el trozo Vitoria-Salvatierra, que incluía el túnel de Chinchetru. El túnel se desgajó de los contratos de Arrieta en mayo de 1861, pero ese junio sumó otro para el terraplén de la estación de Vitoria. Como ocurrió a casi todos los contratistas, terminó pleiteando con Norte acerca de tarifas, imprevistos, fianzas y retenciones. Sus reclamaciones se estancaron hasta que en 1863-1864 intervino en el asunto el abogado a sueldo de Norte y consultor de la Diputación General alavesa, Mateo Benigno Moraza¹⁷. Antes, la primavera de 1862, en unión de otros notables alaveses, Vidal de Arrieta participó en la promoción de un proyecto de ramal de 18 kilómetros que uniría las localidades alavesas de Crispijana (trazado Norte) e Izarra (Bilbao-Tudela).

El tramo alavés, o más bien Miranda de Ebro-Olazagutía, no era complicado. En los tránsitos montañosos desde 1860-1861, Norte empezó a distinguir los contratos para movimientos de tierras de las pequeñas obras de arte (reunidas o no carpintería, cantería y albañilería). Progresivamente emergieron contratos específicos de entidad para puentes y túneles. En esa línea de singularidad de contratos, se acometieron por separado los de los movimientos de tierras de las estaciones y la construcción de edificios de dichas estaciones. Por debajo, la red de subcontratistas con sus tiranteces y reclamaciones. Dejamos en un segundo plano contratos de suministro de balasto, de traviesas, de casetas de guarda, de pasos (inferiores o a nivel), de cerramientos, de saneamientos, de caminos de servicio, etcétera. El segundo plano no fue tal para los contratistas que los compaginaron

16 Actas de la reunión de París del consejo de administración de la compañía del Norte de 19-IV-1858 y 14-XI-1859.

17 Actas de la reunión de París del consejo de administración del Norte de 15-IX-1857, 22-IX-1857, 22-XI-1858, 1-V-1860, 26-IX-1860, 15-V-1861 y 12-VI-1861. También de la reunión de Madrid de 16-VI-1862, 20-VII-1862, 29-XII-1863 y 28-I-1864. Acuerdo entre las partes en Archivo Histórico Provincial de Álava: legajo 13.326, n.º 236 (5-XI-1864).

con los primeros. El elevado número de contrataciones exigió un gran esfuerzo de gestión a la compañía.

Cálculos defectuosos y endeblez financiera condujeron a algunos fracasos. El más sonado resultó el de dos empresas simultáneas. Tras varias oleadas de contratos¹⁸, en abril de 1860 la empresa decidió una adjudicación general del larguísimo túnel de Oazurza, en la localidad guipuzcoana de Cegama. Se realizó en junio a la empresa Chéri, Genès y Alburquerque, que lo subarrendó a los destajistas asociados Pierre Nanet y Augustin L'Breton. Entre otros siete lotes, la empresa Chéri, Genès y Léon Edoux obtuvo el de los movimientos de tierras y obras de arte del trozo Pancorbo-Miranda de Ebro. Entre septiembre y octubre se dieron noticias de la mala marcha de ambas. Tras alteraciones del orden público en ambas zonas a causa del impago de jornales, la compañía del Norte rescindió los contratos y asumió provisionalmente los trabajos con los mismos destajistas¹⁹. No disponemos de espacio para extendernos sobre las condiciones de trabajo ni la protesta.

A ambas rescisiones siguieron un buen número de nuevos contratos, muchas veces con los contratistas generales de trozos cercanos. Norte trasladó permanentemente en estas y otras situaciones la responsabilidad a sus contratistas (y por debajo de ellos a sus subcontratistas). En aquellos mismos días, ante requerimientos del gobernador civil de Palencia, la reunión de Madrid del consejo de administración planteaba que «tampoco tiene [la compañía] responsabilidad alguna porque satisface con perfecta regularidad sus asignaciones mensuales a los contratistas, quienes son los únicos directamente responsables para pagar los trabajadores que contratan, a los cuales puede el Sr. Gobernador obligar al puntual cumplimiento de sus compromisos cuando dejase de llenarlos con la exactitud que la Compañía es la primera en desear»²⁰.

Pese a las dificultades y las reclamaciones, con primas y mejoras de las series de precios, Norte consiguió acabar por los medios habituales de contratación y subcontratación todos los tramos difíciles excepto uno. El paso de los Pirineos occidentales, entre Alsasua y Beasain, requirió a mediados de 1862 la contratación de la empresa francesa Ernest Gouin y Compañía, que se amplió progresivamente con nuevos encargos en la zona. «Las dificultades inherentes a la pronta ejecución

18 Actas de la reunión de París del consejo de administración del Norte de 13-IX-1858, 9-VIII-1859, 23-VIII-1859 y 13-IX-1859.

19 Actas de la reunión de París del consejo de administración del Norte de 9-IV-1860, 11-VI-1860, 12-VI-1860, 19-IX-1860, y 31-X-1860 y 9-I-1861. Sentencia del Tribunal Supremo sobre embargo en Cegama en *Gaceta de Madrid* de 19-IV-1864.

20 Acta de la reunión de Madrid del consejo de administración del Norte de 8-XI-1860. En la de 26-VII-1861 se refiere a Francisco Ruiz de Quevedo, contratista en El Escorial que había participado en la construcción de la línea Langreo-Gijón, como «destajista subarrendador». Tuvo reclamaciones posteriores.

de una masa grande de trabajos en un país desprovisto de recursos, y aún de materiales de construcción, demostraba la necesidad absoluta de una contrata general; además, ya la experiencia nos había enseñado que las parciales daban favorables resultados en las partes fáciles y habitadas de la línea», argumentaba la memoria a la junta de accionistas de 1863.

Previamente la empresa había contratado el suministro e instalación de tableros y/o puentes completos de hierro a lo largo de la línea (Moncloa-Madrid, Tres Molinos a la salida de Pancorbo, Miranda de Ebro, alrededores de Vitoria, Loyola-San Sebastián). Entre Alsasua y Beasain se anularon casi todos los contratos previos, en un proceso que conocemos relativamente. La empresa contratista reformuló con estructura metálica (palastro) varios puentes y viaductos en Guipúzcoa (Ormaiztegui). Gouin y Compañía entregó el tramo a tiempo de la inauguración de la línea completa Madrid-Irún en agosto de 1864, a la vez que el Bayona-Irún. Sin embargo, diferencias en los criterios de liquidación suscitaron un interesantísimo arbitraje por parte de ingenieros del cuerpo de puentes y calzadas de Francia. Cálculos erróneos de partida por parte de Norte para un contrato a precio fijo (*à forfait*) concluyeron en 1867 con un pago extra de más de once millones de reales²¹.

5. Entre Bilbao y Castejón, por Miranda de Ebro

Desactivada la Concesión Vascongada, a lo largo de 1856 la burguesía mercantil bilbaína acordó con las élites riojanas una línea entre Bilbao y el valle del Ebro. Su término iba a ser Tudela, aunque finalmente concluyó en Castejón, donde entroncaba con el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Alsasua. Tras una polémica entre autoridades forales vizcaínas y alavesas, la línea se anudó con la del Norte en Miranda de Ebro en vez de en Vitoria. La concesión se aprobó por Real Orden de 6 de septiembre de 1857. Para cuando la compañía se constituyó en enero de 1858, ya había contratado como jefe de la construcción al prestigioso ingeniero británico Charles B. Vignoles. Ostentaron la presidencia de su consejo de administración Pablo de Epalza y la vicepresidencia Romualdo de Arellano. La línea completa se inauguró en septiembre de 1863. En marzo de 1878 fue absorbida por la compañía del Norte²².

21 Actas de la reunión de París del consejo de administración del Norte de 5-IX-1860, 13-II-1861 y 1-V-1861, entre otras de las reuniones de París y Madrid. *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid, 26-VII-1863). ARANBURU UGARTEMENDIA, P. J. e INTZA IGARTUA, L. M^a: *Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan. La construcción, evaluación y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa*, vol. 2, San Sebastián, EuskoTren, 2008, pp. 237-300. MM. Ernest Gouin & Cie contre la Compagnie des Chemins de fer du Nord de l'Espagne. *Rapport des arbitres* [1864-1867].

22 WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, vol. 1, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1987 [1.^a edición 1968], pp. 210-214. ORMAECHEA, Á. M^a: *Ferrocarriles en Euskadi 1855-1936*, Bilbao, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, 1989, pp. 3-166. GONZÁLEZ PORTILLA, M. y otros:

La construcción de la sección Bilbao-Miranda de Ebro, emprendida en primer lugar, se contrató con el ya mencionado Thomas Brassey, «who was on very intimate terms with all the Vignoles family», según el hijo y biógrafo del ingeniero. La contrata se realizó en dos momentos, el trozo Bilbao-Arrancudiaga el otoño de 1858 por 24 millones de reales y el verano de 1859 el resto por 75 millones de reales. El tramo más difícil era el de la Peña de Orduña, entre esta ciudad-enclave vizcaína y la localidad alavesa de Izarra. Modelo de empresario constructor de obras públicas, además de ferrocarriles en Gran Bretaña, para entonces Brassey había participado en construcciones en Francia (París-Ruan y prolongaciones, Orleans-Burdeos), España (Barcelona-Mataró), Escandinavia (Oslo-Eidsvoll), Canadá (Quebec-Toronto), Piamonte y el imperio Habsburgo. Durante y después de la construcción entre Bilbao y Miranda de Ebro se añadirían Italia unificada, India, la Polonia rusa, Australia y Argentina.

En general, Thomas Brassey buscó asociaciones con otros empresarios para cada proyecto. En la sección Bilbao-Miranda de Ebro compartió negocio con George Wythes, Joseph Paxton y Thomas Bartlett. Este último ejerció el papel crucial de agente desplazado sobre el terreno, primero en Bilbao y después en Amurrio. Destacaremos por su frecuente aparición en las fuentes a Henry Small, representante de la casa Brassey en la comarca de Orduña. Brassey viajó a las obras en varias ocasiones. El constructor, y en su nombre su agente Bartlett, desplazó al norte de España a buena parte de su ejército de subalternos experimentados, británicos principalmente, a quienes sumó a trabajadores locales que a su vez pasaron luego a engrosar sus equipos. Su sistema estaba fuertemente jerarquizado con él en la cúspide, sus colaboradores cercanos (agentes e ingenieros), los subcontratistas o trocistas (que debían encontrar la mano de obra), los capataces (*ganger*) de cuadrilla y las cuadrillas (*gang*) de unos doce trabajadores. Habitualmente, el gran contratista establecía precios a los trocistas y estos pagaban a las cuadrillas por trabajo definido. Las cuadrillas distribuían desigualmente la retribución (*butty gangs*) entre sus miembros. Cierta confianza (sobre todo en la puntualidad de los pagos) y continuidad, más la capacidad de mejoras y ascenso, caracterizaron la actividad²³.

Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1995, pp. 95-108. CAÑAS DÍEZ, S.: «A toda máquina: implantación y desarrollo del ferrocarril en La Rioja hasta 1877», en J. M. Delgado Idarreta (ed.), *Un viaje sobre raíles. La Rioja (1863-2013)*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2013, pp. 23-53. Además, otras fuentes bibliográficas, archivísticas, hemerográficas, normativas y publicísticas.

23 WALKER, Ch.: *Thomas Brassey: railway builder*, London, Frederick Muller, 1969, pp. 106-108 sobre Bilbao-Miranda. VIGNOLES, O. J.: *Life of Charles Blacker Vignoles*, London, Longmans, Green and Co., 1889, p. 374. En *Iruac-Bat* (Bilbao, 4-VIII-1859) se indicaba que «el Sr. Bartlett sale uno de estos días para Inglaterra, desde donde se nos ha dicho pasará a Saboya para hacer conducir a nuestro suelo un grueso material propio para la construcción de las obras y gente de su confianza que en ellas se ocupe».

Sin embargo, también en este caso se percibió la distancia entre la casa contratista y algunos subcontratistas. «La Empresa general no responde de ningún convenio hecho por los sub-empresarios, ni de ninguna deuda contraída por ellos y sus empleados, obreros y peones, aunque se aprovechare del todo o parte la empresa», dejó claro Brassey y Compañía en anuncio de enero de 1859. Volvió a haber problemas de orden público cuando los pagos no llegaron a tiempo, cruzándose acusaciones de responsabilidad. Ocurrió en Orduña en julio de 1860, cuando los trabajadores del trocista de Aloria (Arrastaria) reclamaron tumultuosamente a Henry Small el pago de sus jornales. A la movilización siguieron retenciones de jornales por orden gubernativa, de las que se deduce, en al menos esta sección, que por debajo del peldaño de subcontratación del primer trocista había otros pequeños trocistas. El secretario y biógrafo decimonónico de Thomas Brassey describió que ese primer trocista, Nicolás del Yerro, «one of the sub-contractors was a certain Carlist chief whom the Government dared not arrest on account of his great influence»²⁴. Reiteramos que no podemos extendernos aquí sobre condiciones de trabajo, estilo de vida o protesta.

Thomas Brassey rehuyó hacerse cargo de la construcción de la sección Miranda de Ebro-Castejón por la ribera derecha del Ebro, subastada y adjudicada por unos 45 millones de reales a finales de 1860 tras un intento fallido. En esta ocasión se separaron los movimientos de tierra y obras de fábrica por un lado y las estaciones con sus equipamientos por otro. Obviamos estos últimos contratos, entre los que destacan los realizados con el contratista navarro Esteban Capilastegui, quien subcontrató con abundancia. La compañía concesionaria se reservó la adquisición del material para la vía. Para movimientos de tierra y obras de fábrica se distinguieron en apariencia, y así lo recogió la prensa, siete trozos adjudicados a distintos empresarios (o contratistas).

En la práctica se hizo cargo de toda la sección un consorcio capitaneado por los notables vizcaínos Nicolás Olaguibel y Ramón San Pelayo, quienes en abril de 1861 renunciaron a su condición de miembros del consejo de administración de la compañía concesionaria. Participante en distintos negocios de la nueva economía, Olaguibel resultó segundo diputado electo de la Diputación General de Vizcaya para el bienio 1862-1864. Reemplazó legalmente en varias ocasiones a los diputados generales e integró comisiones forales. Durante un arbitraje celebrado en 1865 que se trata a otros efectos a continuación, un proponente a aquella subasta expresó que había actuado «having taken special note that the council

24 *Irurac-Bat* (Bilbao, 11-I-1859 con texto y 8-VII-1860 y 12-VII-1860 sobre Orduña.) Una falsa alarma semejante en Techa (Cuartango) en el mismo diario de 29-XI-1860 y 4-XII-1860. HELPS, A.: *The Life and Labours of Mr. Brassey 1805-1870*, London, G. Bell & Sons, 1888 [1.ª edición de 1872], pp. 71-72. Pagos retenidos a trocistas vizcaínos en Archivo Foral de Bizkaia (Judicial): legajos 4502/64 y 4502/65.

desired that the proposals should be made in the names of different persons so that they might be accepted that he received from the council direction or secretary a request as a favor that the first trozo should be left at their disposal and that he acceded thereto»²⁵.

El primer trozo, Miranda de Ebro-Haro, fue adjudicado con 120 acciones del ferrocarril y 20 del Banco de Bilbao de garantía por 4,5 millones de reales a John Charlesworth, a quien hemos visto como contratista de Norte en Álava hasta septiembre de 1860. Aquí se denominó destajistas a los aparentes contratistas. El británico lo cedió en abril de 1861 por ciento veinte mil reales a la recién constituida sociedad Nicolás Olaguibel, Faustino de Zugasti, Juan Amann en liquidación y Ramón Acha (OZAA). «D. Juan Charlesworth se obliga a trabajar en concepto de empleado de los repetidos Olaguivel y consortes en dicho trozo o en otros en la clase de trabajos que se le encomienden mirando con celo e interés por la empresa» con sueldo de 16 000 reales anuales, rezaba la escritura notarial. La compañía concesionaria mantuvo formalmente la correspondencia con Charlesworth, fallecido en Haro en 1866, a través de a quienes había cedido el trozo²⁶.

Los trozos segundo y tercero, Haro-Cenicero-Logroño, adjudicados a Juan Bautista Mendezona y Andrés Isasi, fueron también cedidos a OZAA a cambio de un 8 %. El apoderado de OZAA y yerno de Olaguibel, Anacleto Martínez, fue clave en la gestión de estos negocios. El cuarto trozo, Logroño-Alcanadre, se adjudicó a la sociedad integrada por Luis Artiñano e Hijo y los sevillanos Oñativia y Ecoreca. Apoderaron a la casa de comercio bilbaína San Pelayo, Mendezona y Compañía (SPMC), que no eran otros que los recién mencionados Juan Bautista Mendezona y Andrés Isasi, quienes también cedieron el trozo a OZAA. Tuvieron que solventar un desvío junto al Ebro entre San Martín y Alcanadre, con las obras detenidas varios meses por orden gubernamental tras dictamen de la junta consultiva de caminos.

Los trozos quinto a séptimo, Alcanadre-Calahorra-Castejón, se adjudicaron también a Luis Artiñano e Hijo y Oñativia y Ecoreca. Estos lo cedieron a Juan Bautista Mendezona y Andrés Isasi, quienes apoderaron a SPMC, la cual a cambio de un 4 % delegó en un último escorzo en los mismos Juan Bautista Mendezona y Andrés Isasi. «Quedan facultados los Sres. Mendezona e Isasi para ejecutar libremente por sí o sus apoderados y representantes los ajustes de útiles y

25 *Iruac-Bat* (Bilbao, 30-IV-1861). Texto en Archivo Foral de Bizkaia (Judicial): legajo 2183/4. Sobre Nicolás Olaguibel, entre mucha información hemerográfica y archivística, actas de la Diputación General de Vizcaya de 10-X-1862 (juramento), 11-XI-1862, 22-I-1863, 30-I-1863, 21-II-1863 y 8-IV-1864. DE EGIBAR URRUTIA, L.: *Representación y representatividad en las instituciones de gobierno del Señorío de Bizkaia en el siglo XIX*, Donostia-San Sebastián, Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autonomo de Vasconia, 2009, pp. 317-318 y 442-443 (autobiografía).

26 Archivo Foral de Bizkaia (Judicial): legajos 324/137 y 2683/6, entre otras informaciones.

materiales y obras, ya verificando estos por cuenta de los interesados o partícipes en este convenio, ya contratándolas a destajo», estipulaba la escritura. El gerente de la compañía Bilbao-Tudela se refería en diciembre de 1863 a SPMC como «apoderados de los contratistas de los trozos 2 a 7».

La maraña se desmadejó, con la dificultad que el lector experimenta, en los momentos de liquidación. Rupturas y pleitos aclararon el panorama. En primer lugar entre la compañía y los contratistas de toda la sección, zanjada con arbitrajes a cargo de Charles B. Vignoles a lo largo de 1865, tras los cuales la compañía tuvo que indemnizar a los contratistas con casi nueve millones de reales. La base fue un malentendido entre dos listas de precios (*tables of quantities*), una a partir de la contrata con Brassey en 1858-1859 y otra revisada al alza el otoño de 1860. En segundo lugar pleitearon los contratistas/destajistas y sus subcontratistas/trocistas, pero no tenemos espacio para tratarlo. Por último pleitearon entre sí los socios, una vez acabadas las obras e ingresadas parte de las cantidades.

El guipuzcoano Ramón Acha y sus socios vizcaínos en OZAA rompieron la primavera de 1864. En el litigio quedó meridiano que Luis Artiñano e Hijo y Oñativia y Ercoreca eran simples accionistas minoritarios de una sociedad accidental o de cuenta liderada por SPMC, es decir, Juan Bautista Mendezona y Andrés Isasi. Ramón Acha y sus hermanos habían tenido contratos con Norte en Guipúzcoa y con José Salamanca en la Zaragoza-Pamplona. Con el 44 % de la sociedad OZAA, Acha fue el hombre sobre el terreno entre Miranda de Ebro y Alcanadre. En ese recorrido trabajó con el ingeniero Jules Laporte, que previamente había estado a sueldo de Norte en Guipúzcoa. Para obtener su parte proporcional de la indemnización salida del arbitraje, Acha intentó infructuosamente demostrar que OZAA y SPMC actuaban de consuno contra él. En todo caso, SPMC se disolvió y sus promotores constituyeron la nueva sociedad mercantil San Pelayo, Palme y Compañía²⁷.

Las biografías de Thomas Brassey y Charles B. Vignoles coinciden en resaltar lo ruinoso del contrato de Bilbao, pero no lo explican. La clave estuvo en el tipo de contrato, sobre una cantidad fija y desde luego mal calculada. La compañía concesionaria Bilbao-Tudela suspendió pagos el último día de octubre de 1865 y se declaró en quiebra en septiembre de 1866. Ángel M^a Ormaechea ha explicado que hasta entonces no había recurrido a obligaciones, sino a préstamos de entidades financieras (que las arrastraron) y a imposiciones de particulares. Tras un año frenético, compañía y acreedores alcanzaron en octubre un acuerdo (la Concordia, que dio nombre al edificio donde se firmó) que evitó la vía judicial.

27 Archivo Foral de Bizkaia (Judicial): legajos 2183/4 (arbitraje), 268/36 (pleito de Ramón Acha contra sus exsocios) y 1679/2 y 2683/6 (relaciones dentro de OZAA), entre bastantes más. Contrastado con otras fuentes bibliográficas, archivísticas, hemerográficas, normativas y publicísticas.

En el arreglo se reconoció una deuda de 132 millones de reales, cuyos portadores recibieron, ahora sí, títulos de obligaciones amortizables. Entre los acreedores se distinguió a unos preferentes, que recibieron una serie específica de obligaciones, por un tercio largo de la deuda total. El de mayor montante, Thomas Brassey y Compañía, por once millones de reales. El consorcio Olaguibel, San Pelayo y Compañía, ya desvelados, por los casi nueve millones arriba mencionados, pero sometidos al pleito interpuesto por Ramón Acha²⁸. La compañía fue absorbida por Norte en 1878.

6. Conclusiones

La historiografía ha comprobado la simultaneidad de actuaciones de los notables en la cúspide de distintos ámbitos de la vida social española a mediados del siglo XIX. Estas élites compaginaron lo político, lo económico y lo familiar en escalas variables desde lo nacional hasta lo comarcal. El ferrocarril resultó elemento crucial de las nuevas relaciones sociales en lo simbólico y en lo material. Su poco conocida construcción supuso parte importante del negocio de los promotores ferroviarios junto al servicio de banca, el juego bursátil y los ensanches. Los acercamientos a los grupos empresariales franceses que acometieron los tendidos, a José Salamanca, a los Bertrán de Lis, los Girona, José Campo, José Ruiz de Quevedo y otros soslayan esa faceta de constructores y/o contratistas de la construcción ferroviaria.

En este artículo hemos abordado las estrategias empresariales para la construcción de tres líneas en el norte de España en las décadas de 1850 y 1860. Se trata del Santander-Alar del Rey, del Bilbao-Tudela y del Madrid-Irún (y su ramal Venta de Baños-Alar del Rey). En las tres las compañías concesionarias rehuyeron la construcción por cuenta propia (*en régie*) salvo en situaciones excepcionales, como cuando el ingeniero jefe de Norte decidió en los túneles de La Brújula (Burgos) «autorisé, pour terminer promptement les travaux, soit à conserver les mêmes entrepreneurs, soit a substituer des tâcherons, soit enfin à employer le mode de régie»²⁹.

Las empresas prefirieron la contratación de otras empresas para la construcción total o parcial, o la delegaron en miembros cualificados de su consejo de administración (como hicieron la Zaragoza-Alsasua en José Salamanca y la del

28 ORMAECHEA, Á. M^a: *Crashes y crisis. Bilbao en 1865-1866. El impacto de la quiebra de la compañía del ferro-carril de Tudela a Bilbao*, Bilbao, A Fortiori, 2011. *Iruac-Bat* (Bilbao de 9-VIII-1866, 10-VIII-1866, 18-IX-1866, 12-X-1866, 14-X-1866, 16-X-1866 y 31-X-1866). En gacetilla de 13-XII-1866 se apunta que en el ferrocarril bilbaíno Thomas Brassey «ha perdido con la mayor calma del mundo algunos millones, dejando concluidas todas las obras, y de una manera sólida y perfecta».

29 Acta de la reunión de París del consejo de administración del Norte de 3-I-1862.

Noroeste en José Ruiz de Quevedo a partir de León). En este estudio hemos atendido a esas compañías constructoras, centrándonos en sus métodos y sus resultados. Mostraron preferencia por contratistas generales que aceptaran poderosas cargas financieras, que en ocasiones no pudieron asumir, como ocurrió en el ferrocarril de Santander. Norte, como queda dicho, compaginó contratistas de muy diferente rango. Cálculos incorrectos se llevaron por delante empresas (George Mould, Crédito Castellano) y retrasaron la finalización de algunos tendidos (Reinosa-Bárcena Pie de Concha, Alsasua-Beasain, Irurzun-Alsasua).

En el entorno de las obras públicas se tejió una red de subcontrataciones. Las subcontratas, en sus distintas denominaciones (destajistas, trocistas), acometieron las construcciones sobre el terreno. Hemos planteado algunos casos en que se aprecia esa jerarquía variable, desde los puros comisionistas hasta los trabajadores a pie de obra. Los distintos niveles colaboraron para acabar el negocio que compartían, pero disputaron continuamente por la asunción de gastos. Percibimos una especialización creciente de las subcontrataciones en los tramos difíciles con obras de arte complicadas. No nos hemos detenido en los entresijos de las condiciones de trabajo de esta comunidad laboral tan peculiar por itinerante, pero constatamos que los impagos constituyeron el mayor riesgo de la pirámide. Cuando se produjeron, desbordaron los tajos y se visibilizaron en forma de desórdenes públicos.

Las relaciones dentro del sistema de subcontratación estuvieron salpicadas de pleitos. Al margen de las soluciones informales, se cerraron con arbitrajes o con litigios judiciales. En el primer caso resalta el ascendente de los árbitros, habitualmente ingenieros u otros contratistas. En el segundo supuesto se pone de manifiesto el uso recurrente del tercer poder del Estado liberal en todas sus instancias, desde los juzgados de paz hasta el Tribunal Supremo. Tenemos noticia dispersa de ramificaciones de arbitrajes y litigios en otros países, puesto que España participó de un mercado internacional de las obras públicas, que en la región estudiada se manifestó en los contratistas franceses de Norte y en Thomas Brassey. De una manera más velada intuimos su convivencia con un mercado regional de obras públicas a través de contratistas que saltaron de unas empresas/líneas a otras (John Charlesworth, Ramón Acha, los Ruiz de Quevedo³⁰).

Entre las compañías concesionarias y las empresas constructoras del ferrocarril modelaron a mediados del siglo XIX un tejido empresarial que requirió mucha mano de obra en un país con escaso peso industrial. Algunos contratistas encontraron en las obras públicas un trampolín para su inserción entre los notables. Queda mucho por saber en esa zona intermedia de la jerarquía social

30 Al contrario que con los hermanos Acha, desconocemos el parentesco entre Francisco y José Ruiz de Quevedo. José, contratista general de la compañía del Noroeste desde 1863, aparece ese año como apoderado del contratista de Norte en Guadarrama Lucienne Doassans en Archivo Histórico Ferroviario: legajo W-163-1-6.

liberal-capitalista, donde se tocan los beneficiarios del mundo de los negocios y, vamos a decirlo así, los que se manchan las manos. El entorno ferroviario resulta buena atalaya para el análisis. Queda asimismo mucho por saber acerca de los escalones de subcontratación, organización del trabajo, reclutamiento, condiciones laborales, impacto de las obras públicas en el mercado general de la mano de obra, impacto en los marcos locales de los trayectos, etcétera.

Bibliografía citada

- ARANBURU UGARTEMENDIA, P. J. e Intza Igartua, L. M^a.: *Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan. La construcción, evaluación y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa*, 2 vols., San Sebastián, EuskoTren, 2006 y 2008.
- ARTOLA, M.: «La acción del Estado», en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 1, Madrid, Banco de España, 1978, pp. 341-453.
- BARQUÍN, R.: «Castillos en el aire, caminos de hierro en España: la construcción de la red ferroviaria española», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, n.º 10 (2016), pp. 289-317
- BERMEJO Vera, J.: *Régimen jurídico del Ferrocarril en España (1844-1974). Estudio específico de Renfe*, Madrid, Tecnos, 1975.
- BRODER, A.: *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012 [original de 1981].
- BROOKE, D. (ed.): *The Diary of William Mackenzie. The first international railway contractor*, London, Thomas Telford, 2000.
- CAÑAS DÍEZ, S.: «A toda máquina: implantación y desarrollo del ferrocarril en La Rioja hasta 1877», en J. M. Delgado Idarreta (ed.), *Un viaje sobre railes. La Rioja (1863-2013)*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2013, pp. 23-53.
- CARON, F.: *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997.
- CASARES ALONSO, A.: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Escuela Nacional de Administración Pública, 1973.
- COMÍN COMÍN, F. y otros: *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 2 vols., Madrid, Anaya/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.
- CORDERO, R. y MENÉNDEZ, F.: «El sistema ferroviario español», en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 1, Madrid, Banco de España, 1978, pp. 161-338.
- CRUZ, J.: *El surgimiento de la cultura burguesa. Personas, hogares y ciudades en la España del siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 2014.
- DE EGIBAR URRUTIA, L.: *Representación y representatividad en las instituciones de gobierno del Señorío de Bizkaia en el siglo XIX*, Donostia-San Sebastián, Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autnómico de Vasconia, 2009.
- DE LOS COBOS ARTEAGA, F.: «Los trabajadores de la construcción en la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España (1856-1864)», *TsT*, n.º 50 (2023), pp. 84-112

- FERRER TORÍO, R. y RUIZ BEDÍA, M^a. L.: «Ferrocarril Alar-Santander. Reflexiones en el 150 aniversario del inicio de las obras en el tramo Alar-Reinosa (1852-1857)», *Cuadernos de Campoo*, vol. 8, n.º 28 (2002), pp. 11-16.
- FERRI RAMÍREZ, M.: *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*, València, Universitat de València, 2015.
- FLETCHER, P.: *Strategy, Solvency and the State. The Development of the Railway System in Northern Scotland 1844-1874*, doctoral thesis, The University of York, 2007.
- GARCÍA GARCÍA, C.: «Intereses públicos, intereses privados: los Pereire y sus aliados españoles (1856-1868)», *Ayer*, vol. 66 (2007), pp. 57-84.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. y otros: *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1995.
- HELPS, A.: *The Life and Labours of Mr. Brassey 1805-1870*, London, G. Bell & Sons, 1888 [1.^a edición 1872].
- HERRANZ LONCÁN, A.: *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2008.
- LANGEWIESCHE, D.: «Liberalismo y burguesía en Europa», en J. M^a. Fradera y J. Millán (eds.), *Las burguesías europeas del siglo XIX. Sociedad civil, política y cultura*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2000, pp. 169-202.
- LÓPEZ-CALDERÓN BARREDA, M.: *El camino de hierro de Alar del Rey a Santander. Del ferrocarril de Isabel II al final del monopolio de Renfe*, Santander, Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril, 2015.
- MARTYKÁNOVÁ, D.: *Los ingenieros en España. El nacimiento de una élite*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2023.
- MATEO DEL PERAL, D. «Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)», en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 1, Madrid, Banco de España, 1978, pp. 29-159.
- ORMAECHEA, Á. M.^a: *Ferrocarriles en Euskadi 1855-1936*, Bilbao, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, 1989.
- ORMAECHEA, Á. M.^a: *Crashes y crisis. Bilbao en 1865-1866. El impacto de la quiebra de la compañía del ferro-carril de Tudela a Bilbao*, Bilbao, A Fortiori, 2011.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P.: «Políticas y servicios públicos: el sector ferroviario español en perspectiva histórica, 1844-1941», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, n.º 9 (2015), pp. 129-152.
- PRO, J.: *La construcción del Estado en España. Una historia del siglo XIX*, Madrid, Alianza, 2019.

- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R.: «La contabilidad de un subcontratista de la construcción de un tramo del ferrocarril Madrid-Valladolid (1857-1865)», *De Computis*, n.º 21 (2014), pp. 7-48.
- ROSADO PACHECO, S.: *El Estado administrativo en la España del siglo XIX: liberalismo e intervencionismo*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2000.
- RUIZ BEDÍA, M^a. L.: «Ferrocarril y obras públicas en el siglo XIX: la construcción del camino del tren», en J. M. Delgado Idarreta (coord.), *Ferrocarril en La Rioja*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2002.
- RUZAFÁ ORTEGA, R.: «La actuación de las élites provinciales en la primera construcción ferroviaria: Álava y Burgos (1850-1864)», *Alcores*, n.º 20 (2016), pp. 197-218.
- RUZAFÁ ORTEGA, R.: «Entre política y negocios. Las élites de alcance nacional en la primera construcción ferroviaria en España (1850-1866)», *Historia Social*, n.º 91, 2018.
- RUZAFÁ ORTEGA, R.: «Los ingenieros de caminos, el Estado y la supervisión sobre el terreno de la construcción ferroviaria: la División de Ferrocarriles de Miranda de Ebro (1857-1862)», *TsT*, n.º 48 (2022), pp. 16-45.
- SÁENZ RIDRUEJO, F.: «Ingeniería de caminos y canales, también de puertos y faros» en M. Silva Suárez (ed.), *Técnica e Ingeniería en España. Vol. V. El Ochocientos, profesiones e instituciones civiles*, Zaragoza, Real Academia de Ingeniería/Institución Fernando El Católico/Prensas Universitarias de Zaragoza, 2007.
- SÁNCHEZ, R. y SAN NARCISO, D. (eds.): *Con pase y de etiqueta. Élite y sociabilidad en la España del siglo XIX*, València, Universitat de València, 2023.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N.: «De los orígenes del capital financiero: la sociedad general del crédito mobiliario español, 1856-1902», *Moneda y Crédito*, n.º 97 (1966), pp. 29-67.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N.: «El ferrocarril de Alar del Rey a Santander (1845-1874)», *Moneda y Crédito*, n.º 108 (1969), pp. 119-128.
- SILVA SUÁREZ, M. (ed.): *Técnica e Ingeniería en España. Vol. VI. El Ochocientos. De los lenguajes al patrimonio*, Zaragoza, Real Academia de Ingeniería/Institución Fernando El Católico/Prensas Universitarias de Zaragoza, 2011.
- SKEMPTON, A. W.: «Embankments and Cuttings on the early Railways», *Construction History*, vol. 11 (1996), pp. 33-49.
- TEDDE DE LORCA, P.: «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 2, Madrid, Banco de España, 1978, pp. 9-354.

- VELASCO SAN PEDRO, L. A.: *El Crédito Castellano de Valladolid (1862-1889). La quiebra de una ilusión*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2020.
- VIDAL OLIVARES, J.: *La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de la compañía de los ferrocarriles del Norte de España, 1858-1936*, Madrid, Fundación Empresa Pública, 1997.
- VIGNOLES, O. J.: *Life of Charles Blacker Vignoles*, London, Longmans, Green and Co., 1889.
- WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, 2 vols., Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987 [1ª edición 1968].
- WALKER, CH.: *Thomas Brassey: railway builder*, London, Frederick Muller, 1969.

