

# *Intereses públicos, intereses privados: los Péreire y sus aliados españoles (1856-1868)*

*Carmen García García*

Universidad Autónoma de Madrid

*Resumen:* En este trabajo se analizan los mecanismos de los que se valieron un grupo de inversores franceses, el de los Péreire, para introducirse y desarrollar diversas actividades empresariales en la península. En los negocios en los que fundamentalmente se interesaron, el bancario y el ferroviario, la acción del Estado estaba muy presente, de ahí que los hermanos franceses buscasen unas relaciones privilegiadas con los círculos de poder madrileños. Con este fin articularon una red de contactos sociales que se ocuparon de proteger sus intereses en la Cámara de Diputados durante la tramitación de las Leyes bancarias. Además, a lo largo del decenio que aquí se estudia, colocaron en puestos estratégicos de sus compañías a destacadas figuras públicas. Por último, dispusieron de un instrumento privilegiado para salvaguardar sus inversiones: la dependencia del Tesoro Público de los medios financieros foráneos.

*Palabras clave:* redes sociales, leyes bancarias, ferrocarriles, Hacienda Pública, Deuda Pública, España 1856-1868, Péreire.

*Abstract:* This article examines the resources and skills used by a French investment group, the Péreire's, to introduce themselves into several entrepreneurial and industrial activities in Spain. The businesses they were interested basically were Banking and Railways, two activities strongly controlled by the State at that time. For that reason, the French brothers Péreire were interested in maintaining strong relationships with well connected and influential groups in Madrid. The Péreire's organized an efficient lobby network in the Spanish Parliament during the passing procedure of the Banking Laws. In addition, in the whole analyzed decade, they placed distinguished figures of the Spanish establishment on strategic positions in their companies. Finally, they had a privileged

tool to assure their investments: the foreign financial dependency of the Spanish Treasury.

*Keywords:* Social Networks, Banking Laws, Railways, Public Finances, National Debt, Spain 1856-1868, Péreire.

El acceso al poder de los progresistas, tras el proceso revolucionario de julio de 1854, abría expectativas para canalizar, a través de una nueva legislación, la fase expansiva en la que había entrado la economía tras las dificultades de los últimos años cuarenta. Diversos grupos franceses, deseosos de ampliar sus negocios en el exterior, habían puesto sus miras en España, un país en el que la modernización económica apenas se había iniciado<sup>1</sup>. Las pretensiones francesas, que se dirigían preferentemente hacia el sector ferroviario, encontraron una buena acogida entre los nuevos gobernantes, que veían en el capital extranjero las posibilidades de desarrollo que no se podían conseguir con los medios nacionales. Para hacer factibles las inversiones foráneas se hacía necesario modificar el restrictivo marco normativo aprobado en 1848-1849, que había impuesto todo tipo de trabas a la creación tanto de las sociedades anónimas como a las comanditarias por acciones. La respuesta de los gobiernos progresistas a esas demandas fueron la Ley de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 y las Leyes Bancarias de 26 de enero de 1856. Por estas últimas el sector bancario quedaba dividido en dos tipos de entidades: por un lado, los llamados bancos de emisión con capacidad para la emisión de billetes y, por otro, los bancos industriales o de inversión, conocidos como sociedades de crédito. Se suele considerar a estas leyes como un hito importante en el proceso de modernización española, puesto que la liberalización que con ellas se introdujo en ambos sectores permitió la movilización de los recursos nacionales y la afluencia a gran escala de capitales extranjeros. También se han interpretado como una compensación de los gobernantes del Bienio a los inversores foráneos por los servicios realizados en 1855-1856 al siempre necesitado Tesoro público<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Sobre el escaso interés que en estas fechas mostró el capital inglés hacia España y, por el contrario, las ventajas que vieron los inversores franceses en nuestro país, véase BRODER, A.: *Historia económica de la España contemporánea*, Madrid, Alianza, 2000, pp. 71-72.

<sup>2</sup> NADAL, J.: *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Ariel, 1984, pp. 33-34.

Si hasta estas fechas apenas se había iniciado el trazado de la red ferroviaria, con la nueva normativa la construcción fue muy acelerada, gracias en buena medida a las inversiones francesas, y a lo largo del decenio siguiente se tendieron miles de kilómetros de líneas férreas. Exactamente entre 1856 y 1866 el promedio anual de construcción fue de 450 kilómetros, frente a los 55 del septenio anterior, y esa cifra no se volvió a alcanzar en la historia española<sup>3</sup>. A su vez ello implicó que se canalizasen 6,6 veces más capital hacia el ferrocarril que hacia el conjunto de los restantes sectores industriales<sup>4</sup>.

El papel que desempeñó la política económica del Bienio en el proceso de industrialización española, y más específicamente la referente a ferrocarriles, ha generado un significativo debate entre los historiadores económicos<sup>5</sup>. En estas páginas no se va a entrar en esa polémica, aunque inevitablemente tocaremos algunos de los aspectos de la misma que serán señalados a lo largo del texto. Este artículo lo que pretende es acercarse a las diversas y complejas relaciones entre el mundo de los negocios y la política en los últimos años del reinado isabelino. Para ello, y sin pretender un examen exhaustivo de sus actuaciones en España, se seguirá la trayectoria de uno de los grupos inversores franceses que se introdujeron en la península a partir de 1856, el de los Péreire. Básicamente se tratará de reconstruir la red de relaciones de las que se valieron los hermanos franceses para potenciar y proteger sus inversiones hispanas. Téngase en cuenta que en los sectores en los que fundamentalmente se interesaron, el bancario y el ferroviario, coincidían y se solapaban la acción pública y la privada. En primer lugar, para la creación de una sociedad de crédito se necesitaba la aprobación de las Cortes y el Ministerio de Hacienda se reservaba la supervisión de sus balances. También era muy minuciosa la intervención estatal en el negocio ferroviario. En este sentido conviene recordar que el ferrocarril se consideraba un servicio público y

---

<sup>3</sup> Los datos en TORTELLA, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza, 1994, pp. 107-108, y GÓMEZ MENDOZA, A.: «Transportes», en *Los fundamentos de la España liberal (1834-1900). La sociedad, la economía y las formas de vida*, t. XXXIII de la *Historia de España Menéndez Pidal*, Madrid, Espasa Calpe, 1997, p. 479.

<sup>4</sup> TORTELLA, G.: *Los orígenes del capitalismo en España*, Madrid, Tecnos, 1975, p. 178.

<sup>5</sup> Un buen resumen de ese debate en el que cabe destacar las aportaciones de TORTELLA, NADAL y GÓMEZ MENDOZA en COMÍN, F., *et al.*: *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, vol. 1, Madrid, Anaya, pp. 142-148.

a las autoridades estatales correspondió el diseño de la red y las normas que regulaban su uso. Ahora bien, se cedía a particulares la construcción y explotación de los diferentes trazados, y esa cesión se realizaba en régimen de monopolio, puesto que sólo había una línea para cada recorrido. Por otra parte, el Estado, al margen de regular los plazos de construcción, fijó diversos incentivos para llevarla a cabo —exenciones arancelarias de equipo fijo y móvil, exenciones de impuestos— y, además, aportó importantes subvenciones a las empresas concesionarias. En definitiva, en el negocio ferroviario la acción pública estaba muy presente, de ahí el marcado interés de los diversos empresarios de disponer entre sus directivos de políticos en activo o próximos a las esferas de poder que protegiesen, o incluso favoreciesen, sus intereses privados. Los inversores franceses parecieron entender muy bien cuáles eran las pautas a seguir en ese sentido y no escaparon a las formas de actuación de los grupos de presión nacionales<sup>6</sup>. Además, cuando sus redes españolas no fueron suficientes para lograr sus fines, dispusieron de un recurso privilegiado para reconducir la actuación de los gobiernos hispanos: las penurias de la Hacienda Pública.

### Las leyes bancarias y los inversores franceses

De los tres grupos franceses —Péreire, Rothschild y Prost—, que iniciaron su andadura inversora en España a partir de la Ley de Sociedades de Crédito de enero de 1856, sólo uno de ellos contaba con una larga tradición de relaciones financieras con el Estado español. Efectivamente las actividades económicas de los Rothschild en España se habían iniciado en periodos anteriores y ya desde 1835 contaban con una agencia en Madrid dirigida por los también judíos Weisweiler y Bäuer<sup>7</sup>. No obstante, aun sin disponer de la infraestructura y los con-

<sup>6</sup> Véase PRO, J.: «La formación de la clase política liberal en España (1833-1868)», en *Historia Contemporánea*, núm. 23, 2001, pp. 445-481, y el trabajo incluido en este volumen.

<sup>7</sup> La bibliografía sobre la familia Rothschild es amplia y de contrastada calidad. Junto a los estudios pioneros franceses, especialmente GILLE, B.: *Histoire de la maison Rothschild*, 2 vols., I, *Des origines a 1848*, II, *1848-1870*, Ginebra-París, Librairie Droz, 1965-1967, y BOUVIER, J.: *Les Rothschild*, Bruselas, Editions Complexe, 1983 (1.ª ed., París, Fayard, 1967), han desarrollado con más minuciosidad sus actividades

tactos políticos de los Rothschild, el grupo del que partió la iniciativa que acabó conduciendo a la Ley de Sociedades de enero de 1856 fue el de los Péreire. También en la época que examinamos los dos hermanos, Émile e Isaac, desarrollaron en España mayores ambiciones inversoras que sus competidores. Tras diversos ensayos previos, su gran creación fue la *Société Générale de Crédit Mobilier*, que se constituyó en noviembre de 1852, gracias al apoyo de algunas significadas figuras del nuevo régimen. Frente a la hostilidad inicial de la *Haute banque* hacia el príncipe-presidente, las relaciones entre los dos hermanos y el futuro Napoleón III fueron fluidas<sup>8</sup>. La nueva entidad había nacido para la financiación del ferrocarril y otras actividades industriales, pero también podía operar como una institución financiera que admitía depósitos en efectivo y realizaba préstamos al Estado o a particulares. Su originalidad radicaba en la forma en que recaería buena parte de los recursos necesarios para sus inversiones. Al margen del capital social aportado por los accionistas, se pensaba captar el dinero de multitud de pequeños ahorradores mediante la emisión de unos títulos de renta fija llamados «obligaciones». A través de esa fórmula se buscaba solventar los problemas de financiación que presentaba el desarrollo industrial<sup>9</sup>.

El ambicioso programa de los Péreire no se circunscribía a las fronteras francesas, pues muy pronto exportaron su modelo de *Crédit Mobilier* a un buen número de países europeos. Sus miras se dirigieron fundamentalmente hacia las zonas que no habían iniciado un desarrollo industrial significativo: los Estados de la Europa central y del este, junto con los del área mediterránea. En el caso español, el desembarco se había intentado ya en 1853, pero el gobierno moderado de turno rechazó su propuesta y habrá que esperar hasta el Bienio Progresista para que su sociedad de crédito se concrete en una reali-

---

en España durante el siglo XIX: MARTÍN MARTÍN, V.: *Los Rothschild y las minas de Almadén; el servicio de la deuda pública española y la comercialización del mercurio de Almadén*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1980; OTAZU, A.: *Los Rothschild y sus socios españoles (1820-1850)*, Madrid, O. HS., 1987, y más recientemente LÓPEZ MOREL, M. A.: *La Casa Rothschild en España*, Madrid, Marcial Pons, 2005. También resulta útil FERGUSON, N.: *The World's Banker. The History of the House of Rothschild*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1998.

<sup>8</sup> Sobre las relaciones de los Péreire con el régimen napoleónico véase BOUVIER, J.: *Les Rothschild...*, op. cit., pp. 166-167.

<sup>9</sup> La evolución del *Crédit Mobilier* en CAMERON, R.: *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1800-1914*, Madrid, Tecnos, 1971, pp. 135-195.

dad. No sabemos con certeza en qué momento se iniciaron los contactos con los medios políticos españoles, pero cuando menos procedían de los meses en los que se preparaba en las Cortes la redacción definitiva de la Ley general de Ferrocarriles (noviembre de 1854-junio de 1855)<sup>10</sup>. Lo que parece claro es que en esta ocasión trataron de asegurarse, a través de una serie de relaciones personales, que su empresa llegase a buen puerto. De cualquier forma había razones de fondo más que suficientes para que su propuesta prosperase. El gobierno ya había demostrado claramente en la Ley general de Ferrocarriles de junio de 1855 su propósito de suavizar la restrictiva reglamentación sobre sociedades anónimas que se había implantado en 1848 y se había mostrado proclive a la entrada de capitales extranjeros. Al margen de los planteamientos de los nuevos dirigentes hispanos, el prestigio alcanzado ya a la altura del Bienio por los hermanos Péreire, el renombre de sus socios franceses y el éxito de sus empresas, parecían argumentos más que sobrados para que su proyecto fuese aceptado en esta ocasión por el Gobierno español. Por sí todo ello no resultaba suficiente, en noviembre de 1855 adelantaron al Estado 30 millones de reales en efectivo mediante la adquisición de bonos del Tesoro, «avance» que pasó a ser de 54 millones una vez constituido el Crédito Mobiliario español<sup>11</sup>. No obstante, aun con tan excelentes cartas de presentación, nunca estaba de más amarrar los posibles cabos sueltos a través de parlamentarios afines u otros contactos políticos. Como veremos enseguida, en el caso de los Péreire la entrada en el mercado español se vio «facilitada» por una serie de hombres de negocios de origen vizcaíno.

La petición formal para la constitución de la sociedad, fechada el 21 de diciembre de 1855, fue presentada por Alexandre Bixio y Eugène Péreire (hijo de Isaac). Ambos actuaban en nombre de Isaac y Emilio Péreire, del conde de Morny, Musard y Compañía, del marqués de Ferrari y duque de Galliera, B. L. Fould y Fould Openheim, Ernest André, Hyppolyte-Guillaume Biesta, Gédeon-Marc des Arts, barón de Seillièrre, Frédéric Grieninger en representación de la casa J. P. Pescatore, Adolphe d'Ecithal, Casimir Salvador y José Luis Aba-roa en su nombre y en representación de la firma José Javier Uriba-

<sup>10</sup> LÓPEZ MOREL, M. A.: *La casa...*, *op. cit.*, p. 155.

<sup>11</sup> BRODER, A.: *Le rôle des interest économiques étrangers dans la croissance de l'Espagne au XIXe siècle: 1767-1924*, Lille, ANRT, 1984 (microfichas), p. 563.

rren<sup>12</sup>. Se trataba del conjunto de socios fundadores del Crédito Mobiliario español, aunque a ellos aún se añadirían algunos nombres más en la escritura fundacional de la sociedad, que se realizó el 20 de febrero de 1856 —Charles Mallet, Auguste Thurneyssen y Enrique O'Shea—<sup>13</sup>. Los dos apellidos españoles que aparecen junto a esas firmas francesas de tan reconocido prestigio, Uríbarren y Abaroa, tenían, al igual que los restantes miembros de la lista, con la excepción de Enrique O'Shea, la sede de su casa de banca en París<sup>14</sup>. Así pues, no es de extrañar que sus competidores, la entidad que se articulaba en torno a los Rothschild, trataran de atraerse la simpatía de la Cámara de representantes y de la opinión pública calificando a su sociedad de «fundamentalmente española» frente al grupo liderado por los Péreire. Efectivamente en lo que acabará siendo la Sociedad Española Mercantil e Industrial participaban seis conocidos «comerciantes» españoles, cinco de los cuales formaban parte del Consejo de Administración del Banco de España y, además, algunos de ellos acababan de abandonar la poltrona ministerial.

Habrá que esperar a la fundación del Crédito Mobiliario Español para que a esa larga lista de socios parisinos se añadan otros apellidos españoles. Así, en el primer Consejo de Administración de la sociedad se incluían una serie de aristócratas y hombres de negocios madrileños: el duque de Alba, duque de Rivas, Carlos Manuel Calderón, Ignacio Olea, junto con el ya mencionado Enrique O'Shea. En la presidencia se situaba un peruano, José Joaquín de Osma. Si damos por válido el testimonio de Ramón Santillán, los Péreire debieron tener dificultades para «españolizar» su sociedad, pues según palabras del entonces Gobernador del Banco de España, «las personas más notables de nuestro comercio y banca» rechazaron la oferta de participar en el Mobiliario español<sup>15</sup>. Aunque es cierto que en el

---

<sup>12</sup> ACD, Leg. 101, Exp. 27.

<sup>13</sup> AHPM, notario Ildelfonso de Salaya, prot. 26139, fols. 395-423 v.

<sup>14</sup> SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: «De los orígenes del capital financiero: el Crédito Mobiliario Español, 1856-1902», en *La modernización económica de España 1830-1930*, Madrid, Alianza, 1985, pp. 188-190.

<sup>15</sup> Según Santillán la negativa se debió a que los franceses no aceptaron las condiciones impuestas por los madrileños: el Consejo de Administración había de estar integrado mayoritariamente por españoles y la sociedad no operaría con valores extranjeros. SANTILLÁN, R.: *Memoria histórica sobre los Bancos Nacional de San Carlos, Español de San Fernando, Isabel II, Nuevo de San Fernando, y de España*, Madrid, 1865 (edición del Banco de España de 1982), pp. 104-105.

momento de su fundación hubo reticencias en la prensa madrileña hacia la sociedad de los Péreire<sup>16</sup>, la afirmación de Santillán debía de ser un tanto exagerada, a la vista del conjunto de hombres señalados que pasaron a formar parte del Crédito Mobiliario. En el caso de los dos aristócratas, con su participación sin duda se buscaba dar un mayor realce a la sociedad, pero entre los restantes nombres se encontraban firmas de larga tradición en la «banca» y «comercio» madrileños. Tras Weisweller, Enrique O'Shea pasaba por ser el segundo en importancia de los capitalistas de la Villa y Corte y, al margen de sus negocios particulares, actuaba como delegado en España de los Baring<sup>17</sup>. Seguramente su contacto con los inversores franceses fue a través de la poderosa banca londinense. La firma británica era una antigua asociada de los Péreire, pues ya había participado en la constitución en 1852 del *Crédit Mobilier*, y en varias de las sociedades fundadas por los hermanos franceses en diversos países europeos<sup>18</sup>.

Otro de los hombres citados, Carlos Manuel Calderón, tenía un largo historial de relaciones mercantiles con la firma O'Shea, pues ya en la época del Trienio su padre, Manuel Calderón, había coincidido con el ciudadano de origen británico en alguna empresa de alto riesgo como era la compra de armas<sup>19</sup>. En la década de 1850 Carlos Manuel Calderón se había convertido en un rico terrateniente, puesto que a lo largo de los años cuarenta había ido adquiriendo un importante patrimonio rústico en su Granada natal. Precisamente alguna de sus fincas más preciadas, que procedían en su mayor parte de la desamortización eclesiástica, le habían sido traspasadas, previo pago de más de un millón doscientos mil reales, por Enrique O'Shea<sup>20</sup>. Calderón hijo siguió los pasos típicos del *cursus honorum* de la época, ocupando en la legislatura de 1857-1858 un escaño en la Cámara de Diputados por las filas del Partido Moderado. En 1861 fue designado senador vitalicio.

<sup>16</sup> Véase, por ejemplo, *GCH*, I, 4 de mayo de 1856, p. 18.

<sup>17</sup> La relación entre las dos casas se había iniciado en 1844 y se hizo más estrecha a partir de 1847. Véase ROLDÁN DE MONTAUD, I.: «Los intereses de los banqueros británicos en España: la banca Baring y su pugna con los Rothschild por el control del mercurio de Almadén», *Hispania*, vol. 63/1, núm. 213 (2003), pp. 266-268.

<sup>18</sup> GILLE, B.: *Histoire de...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 118.

<sup>19</sup> OTAZU, A.: *Los Rothschild y...*, *op. cit.*, p. 471.

<sup>20</sup> A. S.: Expediente personal del Senador vitalicio D. Carlos Manuel Calderón y Molina, HIS-0080-04.



Calderón no fue el único parlamentario con el que contó en sus primeros años de andadura la sociedad de los Péreire, pues Ignacio Olea formó parte de las Constituyentes de 1854-1856. El diputado, que había nacido en una pequeña localidad vizcaína, Dima, era un conocido agente de bolsa madrileño y había ocupado la alcaldía de esa ciudad durante una serie de meses en el año 1843 y en el de 1854. Como Calderón, durante el Bienio había conseguido ya convertirse en un importante propietario de bienes inmuebles, en este caso en Madrid y la provincia de Badajoz, y acabó su carrera política, al igual que otros tantos prohombres de la época, en la Cámara Alta, pues fue designado senador vitalicio en 1858<sup>21</sup>. En su etapa parlamentaria en el Congreso de los Diputados, fue uno de los miembros de la Comisión que preparaba la Ley sobre Sociedades de Crédito y por tanto se ocupó de estudiar y defender la propuesta de creación del Mobiliario español. Una vez que éste pudo constituirse, tras superar los correspondientes trámites parlamentarios, Olea, tal y como hemos visto, se incorporó al Consejo de Administración de la compañía de los Péreire. Para acceder a ese órgano directivo el diputado de las Constituyentes había de poseer un paquete de acciones de la sociedad. Por supuesto no hay ningún documento que acredite que la participación en el capital social del Crédito Mobiliario Español la recibió Olea como compensación a su buen hacer en la comisión del Congreso, pero parece una posibilidad factible, puesto que Olea no formaba parte del núcleo inicial del Crédito Mobiliario y desde luego no fue la única vez que esta entidad, al igual seguramente que otras muchas, se valió de un medio semejante para allanar el camino parlamentario<sup>22</sup>.

Esas prácticas, que hoy denunciaríamos como ilícitas, debían contar con un cierto consenso en la época entre las clases dirigentes. Consiguiere de una forma u otra su participación en la sociedad de crédito, lo cierto es que Olea siguió ocupando su escaño en el Congreso tras su incorporación al Consejo de Administración del Crédito Mobiliario, pues ninguna ley prohibía tales coincidencias<sup>23</sup>. Además,

---

<sup>21</sup> A. S.: Expediente personal del Senador Vitalicio D. Ignacio Olea y Artiaga, HIS-0319-01.

<sup>22</sup> Es el caso de Luis González Bravo, como veremos después.

<sup>23</sup> Una historia, desde una perspectiva jurídica, sobre cómo se fue configurando el concepto de incompatibilidad entre las actividades privadas y el cargo de diputado, en MARTÍNEZ SOSPEDRA, M.: *Incompatibilidades parlamentarias en España (1810-1936)*, Valencia, Ediciones Cosmos, 1974, pp. 235-240.

a nadie pareció extrañarle, puesto que ninguna voz se oyó en contra, que el ex alcalde de Madrid defendiese ante la tribuna parlamentaria el buen nombre de la sociedad a la que tenía «el honor de pertenecer». La intervención de Olea en ese sentido vino motivada por las acusaciones de «agio» realizadas en la Cámara en junio de 1856 sobre las flamantes sociedades anónimas. Para preservar el buen nombre del Crédito Mobiliario, el parlamentario defendió el cumplimiento riguroso por parte de esta institución de la normativa que él tan bien conocía puesto que había participado en su creación. Por otra parte, presentó todo tipo de detalles sobre las múltiples actividades económicas desarrolladas desde su constitución por la sociedad de los Péreire, alejadas todas ellas del «agiotaje» del que se le acusaba<sup>24</sup>.

Cuando en ciertos momentos, y así sucedió por ejemplo en diciembre de 1861, algún parlamentario planteó la posibilidad de proponer a las Cortes que se estableciese la incompatibilidad entre los cargos políticos y los puestos directivos de las compañías dedicadas a obras públicas, la prensa proclive a los intereses de los medios empresariales calificó la propuesta de «absurda y poco conveniente». Según la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, una de las razones fundamentales del atraso español radicaba en la equivocada idea de que «las personas caracterizadas por su nobleza o por los destinos que desempeñaban se rebajaban ocupándose de negocios materiales». Una norma semejante como mucho debía aplicarse a los puestos del gobierno, pero de ninguna forma a los cargos de senador y diputado. Estos nunca «sacrificarían los intereses del país a los relativamente pequeños que pudieran tener comprometidos en una sociedad». Ese tipo de planteamientos estaban en la línea de los que pocos meses antes se habían recogido en el proyecto de ley sobre incompatibilidades de Posada Herrera, que había sido presentado a las Cortes el 28 de junio de 1860<sup>25</sup>. En él se defendía que la independencia de los diputados no estaba en relación con su clase o profesión, sino con su manera de ser. Como argumentos de fondo contra la propuesta antes mencionada, la

---

<sup>24</sup> El discurso de Ignacio Olea en *DSC-CD*, 26 de junio de 1856, pp. 14712-14713.

<sup>25</sup> Sobre cómo fue evolucionando el ideal de diputado a lo largo del XIX véase SIERRA, M.; ZURITA, R., y PEÑA, M. A.: «La representación política en el discurso del liberalismo español (1845-1874)», *Ayer*, 61/2006 (1), pp. 15-45, y de los mismos autores: «Los artífices de la legislación electoral: una aproximación a la teoría del gobierno representativo en España (1845-1870)», en *Hispania*, vol. 66, núm. 223 (2006), pp. 633-670.

*Gaceta* planteaba que en los países más avanzados las personas que destacaban en la vida política eran precisamente las que se dedicaban a las actividades industriales. Si los cargos políticos abandonaban las empresas, «el público» retiraría su confianza de las mismas y se pondría frenos al progreso material pues «se divorciarían los intereses de las empresas con los del país, que son los mismos»<sup>26</sup>.

Al margen de que los Péreire consiguiesen el apoyo de ciertos parlamentarios, sin duda algunos de sus socios parisinos ayudaron a buscar los contactos adecuados para su introducción en España. En este sentido nos interesa destacar a los dos únicos miembros fundadores del Crédito Mobiliario con apellido español: José Javier Uribarren y su sobrino y asociado José Luis Abaroa. Ninguno de los dos banqueros vascos formaba parte de los círculos de poder madrileños, pero sus relaciones mercantiles, familiares y de amistad podían ser muy útiles para abrir puertas a los inversores franceses. En las fechas que nos ocupan la firma *Uribarren et Compagnie* tenía su sede en París, donde, según el embajador español en la corte francesa, había alcanzado «una reputación muy bien asentada por muchos conceptos». Con arreglo a la misma fuente, era la banca más utilizada por los españoles residentes en París y, además, actuaba como comisionada del Tesoro Público, ocupándose de los diversos pagos que la delegación española había de realizar en la corte francesa<sup>27</sup>. Quien tan buenas referencias daba de la firma Uribarren era el general Serrano, que años más tarde ocuparía la presidencia de la que fue la principal compañía ferroviaria de los Péreire en España, Norte. La casa mercantil Uribarren y Asociados había sido creada en París en diciembre de 1852, pero su origen hay que remontarlo a los años veinte, cuando, tras la independencia de Nueva España en 1821, se produjo la repatriación de muchos hombres de negocios de origen español. Algunos de ellos no volvieron a la península, sino que decidieron asentarse en diversas ciudades europeas, buscando un medio que proporcionase más posibilidades de crecimiento a sus capitales. Éste fue el caso de José Javier de Uribarren y José Ignacio Aguirrebengoa, unidos tanto por razones

---

<sup>26</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, VI, 15 de diciembre de 1861, p. 783.

<sup>27</sup> Los datos proceden de la carta enviada a la Secretaría de Estado por Serrano como embajador español el 8 de febrero de 1857. No podemos precisar desde cuándo Uribarren y Asociados actuaban como agentes de pagos del Tesoro Público en París, pero sí que renunciaron a tal cargo en el mencionado mes de febrero de 1857. AMAE, H 1509.

mercantiles como familiares, puesto que el primero se casó con la hija del segundo. Suegro y yerno, que habían iniciado su andadura comercial en Méjico, crearon en 1826 en Burdeos la compañía *Aguirrebengoa fils y Uribarren* que trasladó su sede a París en 1834<sup>28</sup>. Tras la muerte de Aguirrebengoa en 1848, Uribarren acabó asociándose con su sobrino, José Luis Abaroa, en el mencionado año de 1852.

La ubicación de estas firmas de carácter familiar en suelo francés no supuso cortar los lazos con la antigua metrópoli, sino que buena parte de sus negocios, junto con sus relaciones mercantiles y personales, seguían siendo españolas o hispano-americanas y especialmente vascas. Si algunas noticias sueltas apuntan a que *Aguirrebengoa fils y Uribarren* se dedicó en los años cuarenta a la especulación con valores públicos españoles en el extranjero<sup>29</sup>, también se ha podido constatar su participación en esas mismas fechas, y a lo largo de las dos siguientes décadas, en negocios más productivos, aunque seguramente no tan rentables, como la construcción de caminos, ferrocarriles o la creación de algunas fábricas siderúrgicas en su tierra natal. En esas empresas la banca parisina operaba habitualmente con otros socios de ascendencia igualmente vasca. Entre ellos cabría destacar por su relevancia económica, y también por sus influencias políticas, a José Ventura Aguirre-Solarte y Cristóbal Murrieta<sup>30</sup>. A la altura de 1830 ambos hombres habían creado una firma comercial en Londres, donde acabaron asentándose tras pasar una serie de años en Chile y Perú. Allí, por cierto, iniciaron una amistad, que se mantendría en las décadas siguientes, con el que entonces era un simple comandante del ejército español, Baldomero Espartero<sup>31</sup>. De igual forma, entablaron una cordial relación con el que acabaría siendo el primer presidente del Crédito Mobiliario español y futuro suegro de Cánovas del Casti-

---

<sup>28</sup> DUO, G.: *Lekeitio en el siglo XIX y José Javier de Uribarren (1791-1861)*, San Sebastián, Iralka, 2006, pp. 17-18.

<sup>29</sup> OTAZU, A., *Los Rothschild...*, op. cit., p. 206.

<sup>30</sup> José Ventura Aguirre-Solarte fue nombrado ministro de Hacienda en el gobierno presidido por Istúriz en 1836, aunque no llegó a ocupar la cartera. Parece que su nombramiento se debió a sus buenas relaciones con los medios financieros de Londres y París. Su biografía en AGUIRREAZKUENAGA, J., et al.: *Parlamentarios de Vasconia (1808-1876)*, Vitoria, Parlamento Vasco, 1993, pp. 79-81. Sobre las actividades mercantiles que desarrollaron los Murrieta en Cuba a partir de 1838, véase BAHAMONDE, A., y CAYUELA, J. A.: *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*, Madrid, Alianza, 1992, pp. 93-95.

<sup>31</sup> YBARRA, J.: *Nosotros los Ibarra*, Barcelona, Tusquets, 2002, p. 105.

llo, el peruano José Joaquín de Osma. Buena muestra de la comunidad de intereses entre la casa parisina y la londinense es que cuando José Ventura Aguirre-Solarte, que durante años alternó su residencia entre Londres, París y Madrid, ocupaba un escaño en la Cámara de Diputados española, representó a la firma Aguirrebengoa Hijo y Uribarren en la subasta para adquirir el monopolio de la producción de mercurio de Almadén que se celebró el 15 de febrero de 1835<sup>32</sup>. En realidad la relación entre Aguirre-Solarte y Uribarren no era meramente mercantil, pues a los lazos de paisanaje, ambos habían nacido en Lequeitio, había que unir los familiares<sup>33</sup>. Tras la muerte de José Ventura en 1842 se deshizo la sociedad Aguirre-Solarte y Murrieta, pero Uribarren siguió manteniendo su amistad y sus alianzas mercantiles con los Murrieta. Junto con ellos y otras familias vascas tan conocidas como los Ybarra o Epalza, participó en las siguientes décadas en diversas sociedades mercantiles e industriales<sup>34</sup>.

Si Uribarren y Abaroa estaban muy bien relacionados con los medios de negocios vascos, también sus vinculaciones familiares les llevaron a contactar con una conocida familia bilbaína de larga tradición progresista, los Gaminde. En 1856 José Luis Abaroa se casó con Eloísa Gaminde Gaminde, hija de Víctor Luis Gaminde Mazarredo y sobrina a su vez del que en ese mismo año era diputado de las Constituyentes por Segovia: Benito Alejo Gaminde Mazarredo<sup>35</sup>. El activo diputado progresista destacó en la Cámara por sus intervenciones en la discusión de la Ley sobre Bancos de emisión. El debate parlamentario de esa normativa ha sido estudiado por Tortella y a sus páginas remitimos para conocer los pormenores del mismo<sup>36</sup>. Aquí baste con recordar que, dadas las transformaciones que estaba sufriendo la eco-

<sup>32</sup> OTAZU, A., *Los Rothschild...*, op. cit., p. 37.

<sup>33</sup> Un hermano de José Javier Uribarren, Fabián, se casó con Gertrudis, hermana a su vez de José Ventura Aguirre-Solarte. DUO, G.: *Lekeitio...*, op. cit., p. 50.

<sup>34</sup> DÍAZ MORIÁN, P.: «La evolución de las alianzas extranjeras de los grupos empresariales vizcaínos 1812-1938», VIII Congreso de la Asociación de Historia Económica, 2005, doc. pdf, [www.usc.es/es/congresos](http://www.usc.es/es/congresos), pp. 4-8.

<sup>35</sup> Una biografía de Víctor Luis Gaminde en AGUIRREAZKUENAGA, J. (dir.): *Diccionario biográfico de los diputados generales, burócratas y patricios de Bizkaia (1800-1876)*, Bilbao, Juntas Generales de Bizkaia, 1995, pp. 218-221. La de su hermano Benito Alejo en *Asamblea Constituyente 1854: biografías de todos los diputados y todos los hombres célebres que han tomado parte en el alzamiento nacional*, Madrid, Imp. de Julián Peña, 1854-1855, pp. 47-50.

<sup>36</sup> TORTELLA, G.: *Los orígenes...*, op. cit., pp. 51-57.

nomía española, desde diversas instancias se demandaba una política bancaria más expansiva. Para ello había que acabar con las restricciones que se habían impuesto en lo relativo a bancos de emisión y de descuento tras la crisis de 1848. Ante las buenas expectativas que se abrían para el negocio bancario en España, lo que acabó dirimiéndose en la apasionada polémica que se estableció en la Cámara era la posición privilegiada que hasta entonces había tenido, y pretendía mantener, el antiguo Banco de San Fernando, denominado ya en la ley como de España. El punto más conflictivo giró en torno a la posibilidad de crear bancos locales con el correspondiente privilegio de emisión a escala provincial. El Banco de España, con el apoyo de parlamentarios afines, pretendía tener preferencia para abrir sucursales en las principales capitales de provincia que aún no contaban con un banco de emisión: Alicante, Bilbao, La Coruña, Málaga, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza. A esas demandas, que en último extremo suponían prácticamente monopolizar el privilegio de emisión a escala estatal, se oponía un bloque de diputados que defendían la posibilidad de crear bancos independientes en esas ciudades, lo que implicaba la pluralidad de centros de emisión.

Entre este último grupo se encontraba Gaminde, que no ahorró diatribas contra el recién bautizado Banco de España. Además, planteó una enmienda a la ley mediante la que el antiguo Banco de San Fernando perdía la preferencia comentada y podían crearse bancos independientes en las ciudades señaladas «con los mismos privilegios» que la Ley concedía al Banco de España<sup>37</sup>. La enmienda salió adelante y poco después de publicada la normativa, el Crédito Mobiliario, con José Luis Abaroa al frente de las gestiones, intentaba abrir bancos de emisión en Bilbao, Sevilla, Valencia y otras ciudades<sup>38</sup>. ¿Simple coincidencia entre lo que se defendía en la enmienda de Gaminde y las pretensiones del Crédito Mobiliario? Es posible que así fuese, pero desde luego no fue la única vez que el diputado bilbaíno intervino en la Cámara a favor de los intereses de su sobrino político y su sociedad francesa. Así, cuando el Crédito Mobiliario tenía adjudicada buena parte de la línea Madrid-Irún y ante los comentarios de algún diputado sobre lo poco que habían avanzado

<sup>37</sup> La enmienda de Gaminde y su defensa de la misma en *DS-CD*, 8 de enero de 1856, pp. 9665-9668.

<sup>38</sup> Las negociaciones entre José Luis Abaroa y la familia Ybarra para abrir un banco en Bilbao en YBARRA, J.: *Nosotros...*, *op. cit.*, pp. 431-434.

las sociedades de crédito en la construcción de las líneas ferroviarias, Gaminde, con el entusiasmo habitual de sus intervenciones en la Cámara, salió en su defensa. Según el parlamentario, «de parte de estas sociedades se han puesto todos los medios imaginables para que se hicieran los ferrocarriles» y «ninguna culpa tienen si no han podido adelantar» pues el problema radicaba en que no encontraban operarios para trabajar. Efectivamente en esas fechas, aunque el dato no lo aportó Gaminde, el Crédito Mobiliario se estaba planteando la posibilidad de traer obreros irlandeses para la construcción de su línea<sup>39</sup>.

Finalmente, ante la marcada hostilidad de los medios financieros locales, el Crédito Mobiliario abandonó sus proyectos bancarios y se centró en las actividades que desde años atrás venía ensayando en Francia y media Europa. De cualquier forma, aunque la sociedad de capital francés no pudo participar directamente en el reparto de la golosa tarta bancaria, sus socios Uribarren y Abaroa siguieron manteniendo sus tradicionales buenas relaciones con las élites económicas bilbaínas. Cuando esta elite fundó en 1857 el Banco de Bilbao por el que venía luchando desde hacía más de un año, ellos se ocuparon de la corresponsalía en París, mientras que la de Londres pasó a ser ejercida por Murrieta<sup>40</sup>.

En definitiva, en el mismo año de su constitución formal, la sociedad de los Péreire había conseguido una trama de apoyos sociales que si bien no resultaba suficiente para llegar a todos los ámbitos en los que pretendía ejercer su influencia, sí que le permitía una relación privilegiada con los círculos de poder madrileños. Es cierto que los dos hermanos franceses, al contrario que sus principales competidores, el grupo Rothschild, aún no habían conseguido reclutar a miembros de las esferas gubernamentales, pero antes de acabar el reinado isabelino en los Consejos de Administración del Crédito Mobiliario, o en el de principales sociedades que de él se derivaron, encontraremos a políticos del renombre del general Serrano, Luis González Bravo, Manuel Alonso Martínez y Laureano Figuerola.

---

<sup>39</sup> La intervención en *DS-CD*, 26 de junio de 1856, p. 14713.

<sup>40</sup> DUO, G.: *Lekeitio...*, *op. cit.*, p. 45.

## Ferrocarriles, endeudamiento y ayudas públicas

Los Péreire pretendían crear un gran imperio financiero e industrial en nuestro país, de ahí que las actividades en las que se interesó el Crédito Mobiliario durante el reinado isabelino fueran múltiples: ferrocarriles; préstamos a entidades estatales —españolas y extranjeras— y municipales; explotaciones mineras —de hierro y hulla—; la fábrica de gas de Madrid; fábricas de ladrillo; actividades inmobiliarias y el sector de los seguros —el Fénix—<sup>41</sup>. Dentro del conjunto de inversiones señaladas, el ferrocarril, y especialmente la línea de Madrid a Irún, era el eje que vertebraba buena parte de los negocios españoles de los Péreire<sup>42</sup>, pues tanto las minas de carbón como la fábrica de gas de Madrid estaban muy en relación con el nuevo medio de transporte. En sus planteamientos iniciales, la hulla obtenida en las cuencas carboníferas que se habían adquirido en León (Valderrueda) y en Valladolid (Barruelo y Orbó) no sólo abastecería de combustible al ferrocarril, sino que buena parte del mineral se trasladaría a través de ese medio de transporte a la capital para su utilización en la fábrica de gas. Una vez comprobada la escasa utilidad del carbón castellano para fabricar gas, los Péreire se vieron obligados a construir numerosas fábricas de yeso y ladrillos a lo largo de la línea Madrid-Irún para dar salida a la hulla obtenida en sus yacimientos carboníferos. Si el ferrocarril era la razón de algunas de sus inversiones, también fue la empresa que requirió mayores esfuerzos de capital.

Las tres secciones de la línea Madrid-Irún habían sido ya adquiridas por el Crédito Mobiliario en octubre de 1856, pero hasta dos años después no se constituyó la entidad que de forma autónoma se ocuparía de su construcción, la *Compañía de los Caminos de hierro del Norte de España*, más conocida como Norte. El atraso en la formación de Norte se debió a que los Péreire trataron de recabar el máximo posible de recursos nacionales para la financiación de la línea. Final-

---

<sup>41</sup> Una más amplia información de las actividades del Crédito Mobiliario en SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: *De los orígenes...*, op. cit., pp. 179-218, y TORTELLA, G.: *Los orígenes...*, op. cit., pp. 115-126 y 262-269.

<sup>42</sup> El sueño de los Péreire era conseguir unir a través del ferrocarril París con Cádiz, vía Burdeos y Madrid. En territorio español si bien consiguieron la línea Madrid-Irún, en la mitad sur sólo lograron hacerse con el Córdoba-Sevilla. BROWDER, A.: *Le rôle...*, op. cit., pp. 729-730.



mente, cuando se agotaron esas vías, se creó Norte el 29 de diciembre de 1858<sup>43</sup>. En la nueva sociedad los Péreire y sus más estrechos colaboradores se aseguraron un lugar preeminente, pues suscribieron el 76 por 100 del capital. Así, de los 95 millones de pesetas con los que se constituyó la sociedad, el 26 por 100 correspondió al Crédito Mobiliario Español, el 15 por 100 al Mobilier francés y los directivos franceses de las dos entidades (los hermanos Péreire, el duque de Galliera y el barón de Seilliére) aportaron un 35 por 100. Dos instituciones belgas, la *Société Générale* y la *Banque de Belgique* suscribieron otro 15 por 100 y el restante 14 por 100 correspondió a los diversos miembros españoles y franceses del órgano directivo de la sociedad, que, salvo muy contadas excepciones, no eran sino los nombres ya citados para el Crédito Mobiliario español<sup>44</sup>. En consecuencia la independencia de Norte respecto a su casa matriz era muy relativa y esa interconexión se acrecentó en los años sucesivos. En realidad, al igual que sucedió con el Crédito Mobiliario, la dirección de la compañía ferroviaria siempre se llevó desde París. Con arreglo a los estatutos, existía un comité en Madrid y otro en París que habían de colaborar en las medidas a adoptar y que en principio tenían las mismas atribuciones, pero en la práctica las decisiones de envergadura correspondían, de acuerdo al reglamento interno de la sociedad, a los directivos de la capital francesa. De igual forma, fueron franceses los ingenieros que se ocuparon de la construcción de la línea<sup>45</sup>. Las memorias de estos años, tanto del Crédito Mobiliario como de Norte, transmitían un gran optimismo sobre la marcha de sus negocios en la península. Máxime cuando habían conseguido frenar el proyecto que en 1858 había presentado el grupo Rothschild de enlace a Francia a través de los Alduides. La línea del Norte mantuvo la exclusividad de

---

<sup>43</sup> El debate que se abrió en la prensa madrileña sobre la legitimidad de recurrir a la ayuda financiera de las provincias en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, III, 8 de agosto de 1858, pp. 499-500, y 15 de agosto de 1858, pp. 516-517.

<sup>44</sup> La distribución del accionariado de Norte en TORTELLA, G: *Los orígenes...*, op. cit., p. 116, y TEDDE, P.: «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en ARTOLA, M. (dir.): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 2, Madrid, Banco de España, p. 27.

<sup>45</sup> CORDERO, R., y MENÉNDEZ, F.: «El sistema ferroviario español», en ARTOLA, M. (dir.): *Los ferrocarriles...*, op. cit., vol. 1, pp. 212-213 y 225. También 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», Documento de Trabajo núm. 9702, 1997, Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica.

acceso, gracias a las gestiones realizadas en el Congreso por Luis González Bravo, que fue compensado por su labor con un paquete de acciones del Mobiliario<sup>46</sup>. El tono de las manifestaciones de las empresas de los Péreire cambió totalmente en los años centrales de la década de 1860, como vamos a ver en las siguientes líneas.

En el momento de constitución de Norte ya se habían construido 237 kilómetros, otros 132 estaban «a punto de estarlo» y se esperaba llegar a los 732 concedidos en los plazos previstos. Efectivamente, con arreglo a lo estipulado en el contrato de concesión, el ferrocarril del Norte se concluyó en 1864, pero en esas fechas la Compañía se encontraba en una grave situación financiera<sup>47</sup>. La línea Madrid-Irún, con el pequeño ramal que se construyó hasta Alar para conectar a Norte con el ferrocarril de Isabel II —Alar del Rey-Santander—, costó un 114,7 por 100 más que lo presupuestado<sup>48</sup>. Ese desfase no era específico de la Compañía de los Péreire, pues los demás ferrocarriles españoles, al igual que los de otros países europeos y extraeuropeos, también sobrepasaron los presupuestos iniciales. Con arreglo a los planteamientos de la empresa, que también utilizaron las demás entidades ferroviarias, el exceso en los costes de construcción se debía a los erróneos cálculos del gobierno. La infravaloración había conducido a que las subvenciones estatales previstas para Norte quedasen reducidas al 16 por 100, mientras que según las previsiones oficiales deberían haber oscilado entre el 36,3 e incluso el 42 por 100 en algunos tramos<sup>49</sup>. No obstante, como muy bien se ocuparon de señalar diversos diputados en la Cámara Baja, no era un argumento en el que las compañías pudiesen fundamentar sus reclamaciones, pues sus ingenieros tuvieron oportunidad de revisar los planos y presupuestos previstos por el gobierno antes de formalizar su contrato de construcción<sup>50</sup>. Es cierto que Norte tuvo problemas en la ejecución de la línea, problemas derivados tanto de las malas comunicaciones peninsulares que dificultaban el acarreo del material, lo que les obligó en

<sup>46</sup> CAMERON, R. E.: *Francia y...*, *op. cit.*, pp. 244-245.

<sup>47</sup> Memoria Crédito Mobiliario Español, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, IV, 5 de junio de 1859, pp. 387-391.

<sup>48</sup> CORDERO, R., y MENÉNDEZ, F.: «El sistema...», *op. cit.*, p. 264.

<sup>49</sup> Por todo ello Norte reclamaba al Estado 300 millones de reales. Los datos en TEDDE, P.: «Las compañías...», *op. cit.*, pp. 119-120.

<sup>50</sup> Véase, por ejemplo, la intervención de Núñez de Prado, *DS-CD*, 18 de junio de 1866, p. 1198.

ciertos momentos a construir algún camino vecinal, como a la escasez o poca cualificación de los obreros y contratistas de la época. Incluso tuvieron que improvisar en 1861 un hospital en la sierra de Guadarrama ante la epidemia que sufrieron sus trabajadores y hasta casi un año después no se pudieron reanudar las obras con normalidad<sup>51</sup>.

Cabría preguntarse si esas dificultades justifican por sí solas el desfase entre el presupuesto inicial y el coste del primer establecimiento. Desde luego los datos contables que anualmente presentaba Norte no permiten corroborar esos extremos. Por las mismas razones es difícil también comprobar la vieja tesis de que las compañías hincharon los costes de construcción para obtener beneficios<sup>52</sup>. Los trabajos más recientes en ese sentido, como el de Keefer, siguen ofreciendo cifras muy imprecisas y aproximadas, aun en el supuesto de que demos por válidas las premisas y extrapolaciones de las que se vale el autor<sup>53</sup>. Lo que sí parece claro es que las actuaciones financieras del Crédito Mobiliario no facilitaron una reducción de los gastos de la compañía ferroviaria. De hecho, los sucesivos adelantos que la financiera realizó a Norte fueron ampliamente remunerados. Ya en el momento de creación de la compañía ferroviaria, ésta tuvo que indemnizar al Crédito Mobiliario con 5 millones de pesetas, al margen de cubrir los desembolsos realizados hasta entonces en la construcción de la línea<sup>54</sup>. Los siguientes préstamos tampoco anduvieron a la zaga, pues en ellos los Péreire reclamaron una tasa de interés un tercio superior a la que cobraban los Rothschild a MZA. Por último, cabe señalar que durante la construcción de la línea los estatutos aseguraban el 6 por 100 de interés para los accionistas, porcentaje que incluso podía cubrirse recurriendo al capital. El dividendo fijado en los estatutos sólo se repartió en metálico en 1860, pues las restantes anualidades se cubrieron a través de la entrega de obligaciones<sup>55</sup>.

---

<sup>51</sup> CORDERO, R., y MENÉNDEZ, F.: «El sistema...», *op. cit.*, pp. 229-232, y TEDDE, P.: «Las compañías ...», *op. cit.*, pp. 114-115.

<sup>52</sup> Nadal ya destacó que el negocio del ferrocarril estuvo en la construcción: *El fracaso...*, *op. cit.*, p. 46. Ese planteamiento fue cuestionado por GÓMEZ MENDOZA, A.: «Transportes...», *op. cit.*, p. 485.

<sup>53</sup> Para el caso de Norte el autor calcula que el exceso entre los costes reales y los presentados por la compañía oscilaron entre el 7,8 y 32,7 por 100. KEEFER, Ph.: «Protection Against a Capricious State: French Investment and Spanish Railroads, 1845-1875», *Journal of Economic History*, vol. 56, núm. 1 (1996), p. 188.

<sup>54</sup> TORTELLA, G.: *Los orígenes...*, *op. cit.*, p. 116.

<sup>55</sup> BRODER, A.: *Le rôle...*, *op. cit.*, pp. 922 y 933.

En efecto, para hacer frente a los crecientes desembolsos, la compañía de los Péreire, al igual que las restantes entidades ferroviarias, no amplió su capital social sino que recurrió a la emisión de obligaciones. Ese recurso al endeudamiento permitía a los accionistas seguir con el control de la sociedad sin realizar nuevas aportaciones. Con arreglo a la Ley General de Ferrocarriles de 1855, un 17 por 100 de la financiación podía conseguirse mediante la emisión de obligaciones, pero sucesivas normas fueron ampliando la capacidad de endeudamiento de las entidades concesionarias. Si la Ley de 11 de julio de 1856 permitía emitir obligaciones hasta alcanzar el 50 por 100 del capital realizado, cuatro años después ese límite se amplió al total del capital más las subvenciones, y a partir de la Ley de 29 de enero de 1862 hasta el doble del capital más las subvenciones recibidas. Aún hubo nuevas ampliaciones en 1865 y 1866<sup>56</sup>. Ya en 1860 Norte convocaba una junta extraordinaria de accionistas para estudiar la nueva norma aprobada en julio, congratulándose de las pautas en ella recogidas puesto que facilitaban «grandemente el futuro»<sup>57</sup>. Una vez más, la realidad en la que se concretó ese futuro estaba muy alejada de las expectativas de Norte, pues si bien la emisión de obligaciones permitió la construcción de la línea, el problema a partir de 1864 sería hacer frente a los gastos que generó esa vía de financiación. Así, en 1866 mientras que el capital social de la compañía seguía siendo de 95 millones de pesetas, la suma ingresada por obligaciones ascendía a 148,5 millones. En realidad, la deuda contraída por este concepto era aproximadamente del doble, pues las emisiones se habían realizado con un quebranto que osciló en torno al 50 por 100. Dada la escasa acogida que tuvieron en la península, las obligaciones se vendieron fundamentalmente en el mercado francés. Con el fin de cumplir las pautas fijadas en la normativa francesa para la negociación de este tipo de títulos, los accionistas de Norte tuvieron que desembolsar el total del capital social, ya que en el momento de constitución de la compañía sólo se había realizado un tercio. La operación se llevó a cabo gracias al préstamo que el Crédito Mobiliario realizó con tal fin. A partir de 1865 y ante la depreciación de las cotizaciones, Norte no lanzó nuevas emisiones al mercado, aunque sí recibió más préstamos

<sup>56</sup> Véase ARTOLA, M.: «La acción del Estado», en ARTOLA, M.: *Los ferrocarriles...*, op. cit., vol. 1, pp. 374-377, y LÓPEZ MOREL, M. A.: *Los Rothschild...*, op. cit., pp. 190-191.

<sup>57</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, V, 1860, p. 623.

de la financiera, entregándole como garantía nuevos paquetes de obligaciones<sup>58</sup>. A 30 de septiembre de 1867, el total de la deuda de la entidad ferroviaria con el Crédito Mobiliario ascendía a 46,5 millones de pesetas<sup>59</sup>.

Los problemas del sector ferroviario se pusieron claramente de manifiesto a partir de 1864 y se agravaron en los años sucesivos. Los ingresos de las compañías empezaron a decrecer como consecuencia de la caída del transporte de mercancías y ello a su vez coincidió con el pago de intereses y amortización de las deudas contraídas. Los resultados negativos en la explotación y la incapacidad para hacer frente a sus gastos financieros condujeron a una depreciación en la cotización de las acciones y las obligaciones ferroviarias, que cayeron en todos los mercados financieros. Se había entrado en una nueva fase depresiva, que afectó a todos los sectores económicos, alcanzando una especial virulencia en el ferroviario y bancario<sup>60</sup>. Desde 1864 las dificultades de Norte eran manifiestas y si en 1865 sólo se cubrió la mitad del dividendo previsto en los estatutos para los accionistas, a partir 1866 se suspendió durante varios ejercicios. Además, en 1867 no se atendió el cupón correspondiente a los obligacionistas<sup>61</sup>. En esos años el Crédito Mobiliario no podía acudir en ayuda de su filial, puesto que la misma sociedad bancaria atravesaba un momento crítico, arrastrada a su vez por los problemas del *Crédit Mobilier*<sup>62</sup>.

Es sintomático que en los años de mayores dificultades, cuando las empresas ferroviarias buscaban encarecidamente nuevas ayudas del Estado, las sociedades españolas de los Péreire incorporasen a sus Consejos de Administración a políticos tan significados como Serrano, Alonso Martínez y Figuerola. El duque de la Torre actuó como presidente de Norte desde diciembre de 1865 y dos años más tarde

---

<sup>58</sup> TEDDE, P., «Las compañías...», *op. cit.*, pp. 127-132.

<sup>59</sup> AFFE, *Actas de Norte*, 13 de enero de 1868.

<sup>60</sup> La crisis de esos años y sus implicaciones políticas ha sido ampliamente estudiada por los historiadores españoles. Un buen resumen de los síntomas de la misma en VALLEJO, R.: «Economía y Hacienda en la España isabelina entre 1856 y 1868», *Hacienda Pública Española*, 149-2 (1999), pp. 183-198.

<sup>61</sup> Se cubrió el pago del cupón de abril, pero no el que vencía en octubre de 1867. En esas fechas, como veremos después, Norte buscaba un arreglo de su deuda. AFFE: *Actas de Norte*, 26, 28 y 29 de septiembre de 1867.

<sup>62</sup> Véase CAMERON, R. E.: *Francia y...*, *op. cit.*, pp. 184-188, y SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: «De los orígenes...», *op. cit.*, pp. 196-197.

Alonso Martínez ocupó a su vez la presidencia del Crédito Mobiliario, aunque como abogado llevaba más tiempo vinculado a la sociedad de crédito<sup>63</sup>. Por su parte Laureano Figuerola pasó a ser consejero suplente de la Compañía Madrileña de alumbrado y calefacción por gas en el momento en que ésta se constituyó en febrero de 1865. Como señalaba Silvela en la Cámara de los Diputados el 15 de junio de 1866, en lugar de tantos políticos de renombre, seguramente para la administración de las compañías ferroviarias hubiese sido más provechoso contar con hombres del ramo, aunque bien es verdad que éstos «no podrían salir con tanta autoridad y tantos medios a la defensa de los derechos o intereses» de sus líneas<sup>64</sup>. La intervención del parlamentario tuvo lugar durante el debate de un proyecto de ley presentado a las Cortes de ayuda a las empresas ferroviarias. Desde que se inició la crisis las compañías no habían dejado de reclamar nuevas subvenciones del Estado y a lo largo de los años 1865-1867 se debatieron en las Cámaras diversos proyectos de ayuda<sup>65</sup>. Ahora bien, no fueron las presiones que seguramente ejercieron sus representantes políticos sobre las esferas de poder las que consiguieron la aprobación de esas ayudas. Paradójicamente, las penurias hacendísticas del Estado español acabaron provocando que los gobiernos de la época se viesen forzados a atender las demandas de las empresas. En realidad, como vamos a ver en las siguientes páginas, no había tal paradoja, sino que para superar el déficit se necesitaban recursos del exterior y la concesión de esos recursos estuvo condicionada a la ayuda a los ferrocarriles<sup>66</sup>.

---

<sup>63</sup> Así lo reconocía el mismo Alonso Martínez en diciembre de 1867. AFFE: Actas de Norte, 30 de diciembre de 1867. Es posible que esa vinculación se remontase, como destacó Mateo del Peral, a 1859. El citado autor habla de vinculación «indirecta», pero no señala en qué se fundamenta tal afirmación. DEL PERAL, M.: «Los orígenes de la política ferroviaria en España», en ARTOLA, M. (dir.): *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 149.

<sup>64</sup> DSC-CD, 16 de junio de 1866, p. 214.

<sup>65</sup> Los diferentes proyectos y el debate parlamentario sobre ellos en DEL PERAL, M.: «Los orígenes...», *op. cit.*, pp. 148-156.

<sup>66</sup> A partir fundamentalmente del estudio de fondos documentales franceses, los autores que se han ocupado de las inversiones galas en la península—Gille, Cameron, Broder y Bouvier— ya destacaron el chantaje que diversos financieros, junto con las autoridades parisinas, ejercieron sobre los gabinetes españoles para lograr una ayuda para las empresas francesas, y esa misma idea se recoge también en el más reciente trabajo de López Morel sobre la familia Rothschild. El análisis de la correspondencia de

En los últimos años del reinado de Isabel II se mantuvo, salvo pequeños retoques más o menos puntuales, el sistema hacendístico aprobado en 1845. Aunque en los primeros años de implantación se había conseguido un aumento de la recaudación, ese sistema había dado ya muestras de su insuficiencia en la década de 1850, y el problema se agudizó en los años sesenta, pues a pesar del balón de oxígeno que supuso la desamortización, año tras año los ingresos eran inferiores a los gastos. Ni los gobiernos unionistas, ni los conservadores, se plantearon realizar una reforma hacendística en profundidad que acabara con esa insuficiencia y a lo largo de los años cincuenta, y aún más en los sesenta, se fueron acumulando déficit en forma de deuda consolidada y sobre todo de deuda flotante. Además, se había entrado en un círculo vicioso: la deuda generaba más deuda, pues al aumentar los gastos financieros del presupuesto se incrementaban los déficit. De hecho, en 1864 los pasivos a corto plazo del Tesoro suponían el 98 por 100 de los ingresos ordinarios. Buena parte de esos débitos, exactamente el 85 por 100, procedían de la Caja General de Depósitos. Claramente se había abusado de ese medio de financiación, colocando a la Caja al límite de sus posibilidades<sup>67</sup>. La quiebra de la entidad creada por Bravo Murillo hubiera supuesto el hundimiento del Tesoro, de ahí que desde 1864 los diversos ministros de Hacienda intentaran cortar la dependencia de las arcas públicas de ese organismo financiero<sup>68</sup>. Por tanto, desde mediados de los sesenta, a falta de una reforma seria del sistema tributario, se hizo más acuciante la necesidad de conseguir recursos en el exterior. Los préstamos al Estado español solían proceder de diversas casas de banca parisina, pues la Bolsa de Londres estaba cerrada a los valores españoles desde la reconversión de Bravo Murillo de 1851. El problema a partir de 1865 será que los gobiernos franceses, ante la presión tanto de los Rothschild como de los Péreire, y también buscando proteger a los obligacionistas franceses, condicionarán la autorización de esos préstamos a las ayudas al ferrocarril, especialmente cuando lo que se buscaba era hacer emisiones de Deuda consolidada, pues los títulos

---

Narváez en 1866-1867 con Mon, embajador español en París, permite insistir en ese planteamiento, añadiendo nuevos matices a lo ya destacado por esos autores.

<sup>67</sup> Véase GONZALO, L.: *El Tesoro Público y la Caja General de Depósitos, 1852-1868*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1981.

<sup>68</sup> COMÍN, F.: *Hacienda y Economía en la España Contemporánea (1800-1936)*, vol. 1, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales 1988, pp. 410-411.

habían de negociarse en el mercado de París. Durante un tiempo los gabinetes españoles podrán resistir esas presiones porque se irán sorteando, con dificultades, los déficit a través de préstamos a corto plazo, que realizarán igualmente diversos financieros franceses sin intereses directos en los ferrocarriles<sup>69</sup>. Esos avances cada vez serán más gravosos para el Tesoro español, pues una de las manifestaciones de la crisis de los años sesenta, conocida en la época como «monetaria» o «metálica», era que se encarecía el valor del dinero. Todo ello se cruzará con las reclamaciones de los portadores franceses, y también ingleses, de los títulos de la deuda no atendida en la conversión de Bravo Murillo, que también presionarán para que se tengan en cuenta sus demandas<sup>70</sup>.

Durante el Gobierno unionista de 1865-1866, Alonso Martínez intentará un plan para solucionar los apuros hacendísticos. Ese plan contemplaba ya una ayuda a las empresas ferroviarias y la atención de las demandas de los portadores de títulos no atendidos en la conversión de Bravo Murillo. Finalmente su proyecto se vino abajo ante la quiebra de una de las casas londinenses que avalaban buena parte de las medidas a adoptar —Overend & Gurney—<sup>71</sup>. El problema de buscar una solución a las penurias hacendísticas pasará íntegro al Gobierno Narváez con Barzanallana en la cartera de Hacienda. Uno de los principales objetivos del ministro conservador era acabar con la Deuda flotante, o cuando menos disminuirla a unos niveles menos agobiantes, pues según sus propias palabras esos débitos «son grillos que impiden moverse a la Hacienda Pública»<sup>72</sup>. Con esa finalidad se consiguió en diciembre de 1866 un préstamo de un grupo de banqueros parisinos encabezados por Fould, antiguo socio de los Péreire, aunque desligado ya de los hermanos franceses en estas fechas y sin intereses en los ferrocarriles españoles. Este grupo colocaría en el mercado francés unos «billetes hipotecarios» que tenían como garan-

---

<sup>69</sup> Al margen de los Rothschild, entre las casas de banca a las que se recurrirá en los últimos años del reinado isabelino cabe citar al Crédit Lyonnais, la Société Générale, Crédit Industriel et Commercial y el Comptoir d'Escompte.

<sup>70</sup> Sobre la reconversión de Bravo Murillo: COMÍN, F.: *Historia de la Hacienda Pública*, II, Barcelona, Crítica, 1996, pp. 161-162, y PRO, J.: «Bravo Murillo: el abogado en Hacienda», en COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P., y VALLEJO, R. (eds.): *La Hacienda por sus ministros: La etapa liberal de 1845 a 1899*, Zaragoza, Prensas Universitarias, 2006, pp. 147-158.

<sup>71</sup> LÓPEZ MOREL, M. A.: *Los Rothschild...*, op. cit., pp. 212-216.

<sup>72</sup> DSC-CD, 3 de julio de 1867, p. 1020.



tía los productos de la desamortización, puesto que el empréstito estaba avalado por los «pagarés» de compradores de bienes nacionales. Con esta operación el gabinete español podía cubrir parte de los atrasos de ejercicios presupuestarios anteriores y obtenía recursos sin ceder a las presiones de los Rothschild y Péreire, que en estos años, y ante los problemas comunes, parecían haber olvidado antiguas rencillas y actuaban «casi» como aliados<sup>73</sup>. De hecho, ambos financieros se habían ofrecido a participar conjuntamente en préstamos al Erario español, a cambio de la consabida ayuda a los ferrocarriles<sup>74</sup>. El problema con los «billetes hipotecarios» se planteó cuando, sin que aparentemente interviniese el Gobierno parisino, la agrupación sindical francesa de agentes de cambio se negó a autorizar su cotización en bolsa. El argumento esgrimido era que no se atendían las demandas de los portadores franceses agraviados en el arreglo de Bravo Murillo, pero sin duda tras esa decisión estaban también tanto los Rothschild como los Péreire<sup>75</sup>.

En los siguientes meses aún se pudo lograr algún pequeño avance, que siguió engrosando la Deuda flotante, de ciertos grupos financieros franceses como la Société Générale, pero se necesitaban mayores recursos para paliar la crítica situación de la Hacienda. Finalmente, ante la necesidad de abrir los mercados exteriores, el gobierno conservador cedió a las presiones de los empresarios y políticos franceses, pero no hasta el grado que reclamaban las autoridades parisinas. De hecho, las medidas que se pensaban adoptar y que a continuación analizaremos, reconocían las demandas de los agraviados en el arreglo de la Deuda de Bravo Murillo. Con ello no sólo se buscaba contentar las reclamaciones francesas, sino también conseguir una posición más favorable hacia España de los medios financieros ingleses, con el fin de acabar con la dependencia del mercado de París. Los primeros pasos consistieron en aprobar algunas de las ayudas previstas para las empresas ferroviarias por el anterior Gobierno unionista, como la cesión del importe del impuesto del 10 por 100 que gravaba el tráfico ferroviario<sup>76</sup>. No obstante, las mayores concesiones se concretaron en el proyecto de ley que se había de

---

<sup>73</sup> BOUVIER, J.: *Les Rothschild...*, *op. cit.*, p. 194.

<sup>74</sup> BRODER, A., *Le rôle...*, *op. cit.*, p. 577.

<sup>75</sup> GILLE, B.: *Histoire de...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 473.

<sup>76</sup> Las medidas aprobadas en julio de 1866 en MATEO DEL PERAL, D.: «Los orígenes...», *op. cit.*, pp. 150-152.

presentar al Congreso a finales de junio de 1867. En él se contemplaba atender las reclamaciones pendientes desde 1851, para lo cual se convertían los antiguos títulos del arreglo de Bravo Murillo en una nueva deuda consolidada exterior al 3 por 100. Las concesiones eran superiores a las previstas por Alonso Martínez y, al mismo tiempo, para hacer la reconversión, se exigía a los tenedores de esos títulos una rebaja del nominal de los mismos y la entrega de una cantidad en metálico<sup>77</sup>. Por otra parte, se anunciaba un empréstito exterior de 100 millones de francos. El 85 por 100 del resultado neto de ambas operaciones se destinaría a amortizar la Deuda flotante y el restante 15 por 100 para ayudas a las empresas ferroviarias.

Para realizar la reconversión señalada se había negociado con la Sociéte Générale y la operación conllevaba la pertinente autorización del Ministerio francés para que la nueva deuda consolidada que se había de emitir se cotizase en la Bolsa de París, cerrada como sabemos a los valores españoles desde pocos meses atrás. Las negociaciones sobre este punto con Rouher las llevó a cabo directamente Narváez a través de Mon, embajador en París. El político francés se negó a dar la autorización, pues le parecía demasiada escasa la ayuda prevista para las empresas ferroviarias. Su principal preocupación parecía ser Norte, en una situación de suspensión de pagos como sabemos en 1867. Seguramente pensaba que si bien MZA también atravesaba serias dificultades, la casa Rothschild disponía de los medios suficientes para ayudarla, cosa que no ocurría en el caso de los Péreire, por los graves problemas que atravesaban en esas fechas tanto el Crédit Mobilier como el Crédito Mobiliario español. De hecho, la casa Rothschild estaba dispuesta a negociar el empréstito de los 100 millones, dadas las concesiones a las empresas ferroviarias. Ante la negativa de Rouher a conceder la cotización por las modestas subvenciones previstas para los ferrocarriles, la respuesta de Narváez a través de Mon fue tajante: «no hará usted más gestiones acerca de este particular y solamente hará conocer al Ministro del Emperador que nosotros desistimos de gestionar para que varíe de su resolución y que esté seguro que nosotros no volveremos a tratar de este asunto, así como

---

<sup>77</sup> El arreglo completo de la Hacienda diseñado por Barzanallana para el presupuesto de 1867-1868 y detalles de la reconversión, en GARCÍA GARCÍA, C.: «Manuel García Barzanallana: un conservador en la época del conservadurismo», en COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P., y VALLEJO, R. (eds.): *La Hacienda...*, op. cit., pp. 290-296.

también estamos seguros de no aumentar ni un solo céntimo para hacerle variar de su resolución»<sup>78</sup>. Dada la postura del orgulloso general, es comprensible que Barzanallana, en los siguientes meses, rechazase una tras otra las diversas combinaciones que le fue ofreciendo la Casa Rothschild para llevar a cabo el empréstito de los 100 millones. La reconversión acabó realizándose, pero al estallar la Septembrina aún no se había formalizado el comentado préstamo, ni tampoco había llegado la ayuda a las empresas ferroviarias.

Finalmente el empréstito lo negoció Figuerola con los Rothschild, siguiendo las pautas fijadas en 1867 sobre ayuda a los ferrocarriles<sup>79</sup>. La suma lograda a través de ese 15 por 100 fue modesta si la comparamos con el endeudamiento de las empresas, pues a Norte le correspondieron 5 millones de pesetas. La compañía consiguió superar sus dificultades a partir de 1869 gracias a diversos factores. En este sentido fue fundamental el arreglo al que llegó con sus acreedores: los obligacionistas y el Crédito Mobiliario. El convenio supuso un alivio para la empresa ferroviaria y ha sido estudiado por P. Tedde, quien destacó que favorecía claramente al Crédito Mobiliario<sup>80</sup>. Las gestiones de sus contactos políticos facilitaron la buena marcha de la operación. Algunos banqueros parisinos cuyos intereses lesionaba el convenio, Stern y Seillières, pretendieron anularlo y para frenar sus maniobras, los Péreire, a través de Serrano, consiguieron la aprobación de una norma que bloqueaba las reclamaciones de los grupos de acreedores minoritarios de Norte<sup>81</sup>. A su vez la superación de la crisis de 1864-1868 permitió un incremento del tráfico ferroviario y, por otra parte, hubo una mayor racionalización en la explotación de la línea. De igual forma, y gracias en buena medida al arreglo estipulado con la empresa ferroviaria, el Crédito Mobiliario fue la única sociedad madrileña de crédito que superó la crisis de los sesenta<sup>82</sup>.

Así pues, los Péreire consiguieron salvar a sus empresas españolas y, como se ha visto, en el proceso de superación de la crisis no fue aje-

<sup>78</sup> RAH, Archivo Narváez, Caja 61, Carta de Narváez a Mon de 29 de junio de 1867.

<sup>79</sup> LÓPEZ MOREL, M. A.: *La casa...*, *op. cit.*, pp. 231-234.

<sup>80</sup> TEDDE, P.: «Las compañías...», *op. cit.*, pp. 133-134.

<sup>81</sup> BRODER, A.: *Le rôle...*, *op. cit.*, pp. 928-929.

<sup>82</sup> TEDDE, P.: «La banca privada española durante la Restauración (1874-1914)», en TORTELLA, G. (dir.): *La banca española en la Restauración*, vol. 1, Madrid, Banco de España, 1974, pp. 248-252.

na la acción del Estado. Los dos hermanos habían sido apartados del declinante *Crédit Mobilier* en 1867, pero pudieron disfrutar de la relativa bonanza que tuvieron sus negocios en España en los últimos años del Sexenio, cosa que no ocurrió con sus iniciales socios españoles. Todos —Enrique O'Shea, Ignacio Olea, Carlos Manuel Calderón, José Javier de Uribarren y José Luis Abaroa— habían muerto entre 1861-1865. Precisamente uno de ellos, José Luis Abaroa, se había suicidado en París en 1865 ante las dificultades que atravesaban las empresas en las que participaba con los hermanos franceses. En cuanto al hispano-peruano José Joaquín de Osma, hacía tiempo que había cortado su relación con los Péreire, a los que acusaba de haber convertido al *Crédito Mobiliario* en un mero apéndice de su homónimo francés. De cualquier forma, esos antiguos socios fueron sustituidos por otros, y a partir de 1865 los dos hermanos colocaron en puestos destacados de sus empresas a señaladas figuras de los círculos de poder y, como hemos tenido ocasión de comprobar, no parece que los nuevos aliados españoles defraudaran a los inversores franceses en la defensa de sus intereses ante las instancias gubernamentales. Por último, recuérdese que, al margen de sus redes sociales de apoyo, la necesidad de la Hacienda Pública de obtener préstamos en el exterior les permitió disponer de otro importante mecanismo de presión sobre las autoridades estatales. En definitiva, tal y como se ha tratado de exponer en este texto, las peculiares y estrechas relaciones entre los poderes públicos y privados constituyen un factor muy a tener en cuenta para un mejor conocimiento de la fase más significativa de construcción de la red ferroviaria española.