

SOCIEDADES FERROVIARIAS, MERCADO Y TRANSPORTE EN EL PAÍS VALENCIANO (1844-1914): NUEVOS PLANTEAMIENTOS

Telesforo M.Hernández
Universidad de Valencia

1. Introducción

En los últimos años, la historiografía ha contribuido a perfilar los estudios sobre los ferrocarriles en el País Valenciano desde una doble perspectiva: aportando una visión del negocio societario al configurar distintos aspectos del capital social, de los subvenciones oficiales y de la actividad crediticia a través de las emisiones de obligaciones hipotecarias, ejemplificados en la evolución de la Sociedad de los ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (A.V.T) (1852-1872), (T.M.Hernández, 1983). Se ha planteado también la incidencia del transporte de mercancías a nivel regional y nacional, integrando en los análisis al conjunto de ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha que se implantaron en el periodo de 1852 a 1914, (J.Vidal, 1992). Y aunque esa doble perspectiva ha dado como fruto interpretaciones que difieren, aparentemente, entre sí, debido a la materia tratada en la investigación, a la cronología adoptada y al tipo de fuentes, en realidad los estudios podemos considerarlos complementarios, posibilitando, en cierta medida, el encaje teórico de las dos facetas que acabamos de mencionar, si bien se han de integrar, es cierto, con la cautela que exige la especificidad de cada una de ellas. Pero, en lo concerniente a la Sociedad de los ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona, ello es factible, además sirve como base de lo que supone una actividad mercantil y empresarial ligada al transporte de mercancías en la economía de la segunda mitad del siglo XIX.

2. El ferrocarril valenciano: las primeras investigaciones

Conviene empezar aludiendo a las fuentes. Los autores que han abordado la investigación no han podido contar con los archivos privados de las compañías ferroviarias, lo que hubiera supuesto el manejo de una documentación homogénea de enorme interés para vislumbrar la gestión empresarial y la forma de emplear el capital en los activos societarios: compra de material, estaciones, etc., Igualmente, reconstruir los cuadros administrativos, el personal de locomoción y los de mantenimiento, con los correspondientes salarios. Estos datos son cruciales, especialmente, en la fase de construcción. En mi caso, encontré los fondos del antiguo Ministerio de Fomento, depositados, entonces, en las dependencias de Obras Públicas (Dirección General de Transportes) en el paseo de la Castellana, trasladados en la actualidad a los archivos de la Administración en Alcalá de Henarés. Los legajos recogen una exhaustiva información acerca de las compañías ferroviarias, la de Madrid a Zaragoza y Alicante, y la de Almansa a Valencia y Tarragona, relativa a las concesiones, subvenciones e incidencias de la construcción. Obviamente, se trata de una documentación de carácter oficial, producida a través del control que el gobierno ejercía sobre las empresas ferroviarias. A partir de la cual, obtenemos datos referentes al capital invertido, e, indirectamente, a la explotación de algunos de los tramos ferroviarios, aunque la información es más prolija en la sección del Grao de Valencia a Almansa o en la de Almansa a Alicante que en la de Valencia a Tarragona, debido al tipo de subvención

prevaleciente en cada una de ellas. Los funcionarios, inspectores económicos e ingenieros, controlaban, especialmente sí las subvenciones del gobierno para dichas secciones, se ajustaban al valor de la construcción, sea bajo la fórmula de la garantía de interés al capital invertido, o del subsidio fijo en valores del Estado por kilómetro construido o presupuestado. Intentaban evitar fraudes a la hacienda y respecto al material importado (T.M.Hernández, 1978). De ahí, también, la estrecha vigilancia sobre las emisiones de obligaciones hipotecarias a fin de que no se transgredieran los decretos reguladores. Se inspeccionaba sobre el terreno, verificando el trazado de las líneas que debían acoplarse a los planos aprobados por la Dirección General de Caminos. Y, como hemos comentado, la información disponible es de muy buena factura en relación a las secciones del Grao de Valencia a Almansa y Almansa a Alicante, presentado datos uniformes acerca de los subsidios concedidos, gastos de construcción y materiales importados, pero cuando se hace alusión a los ingresos de la explotación tan sólo se anotan cifras globales sin alusión alguna a la composición del tráfico. Conocemos, también, con exacto detalle cualquier incidencia técnica, alteraciones realizados sobre las obras de fábrica, levantamiento de vías, compra de locomotoras, etc. Dispusimos, pues, gracias a la eficacia de los funcionarios, de una fuente de primera magnitud para el estudio de los ferrocarriles valencianos en la fase de construcción, que suplía, en parte, la ausencia de información privada que, a buen seguro, nos hubiera permitido ampliar la visión sobre la gestión empresarial. Por otro lado, los documentos oficiales se extienden a los archivos locales que, en el caso del de la Diputación Provincial de Valencia, complementan a los del Estado.

Otra fuente significativa son las memorias de las Juntas de accionistas. La Sociedad A.V.T. imprimió, antes de 1880, folletos sueltos donde se anotan algunos datos sobre el tráfico, y, sobre todo, se registran balances de situación pero apenas hemos encontrado alguno de estos impresos. Sin embargo, la prensa local y, de forma ininterrumpida, la Gaceta de los Caminos de Hierro, publicaron resúmenes de las Juntas que no sólo reflejan los acuerdos fundamentales o los costes financieros sino que reseñan los valores anuales del tráfico, incluyendo viajeros, asimismo las toneladas del transporte, aunque de forma global y sin pormenorizar el tipo de mercancías. Sólo a partir de la década de 1880, se constata la edición de memorias de la A.V.T. en las que se reflejan los balances de situación y, sobre todo, se anotan en unos estadillos la composición del tráfico, mercancías y viajeros, las estaciones de embarque y el tránsito o destino que emprenden los productos dentro de la línea. Estos datos estadísticos permiten trazar la evolución de cualquiera de las magnitudes que necesitemos destacar, pudiéndolas entroncar, seguidamente, con los de la Compañía Norte tras la absorción que la A.V.T. fraguó en 1891 con ésta empresa. Con todo, mayores dificultades ofrecen las estadísticas de las restantes líneas secundarias, fundadas a partir de 1878, y salvo en el caso del trayecto de Alcoy a Gandía, auspiciado en 1893, no hay constancia de folletos impresos que pudieran solventar la composición del tráfico (J.Vidal, 1.992). Aquí, igualmente, la utilización de la prensa local puede sacarnos de dudas. Por su parte, la Compañía M.Z.A., más atenta desde sus inicios que la A.V.T. en imprimir y dar a conocer a sus accionistas el estado económico de la empresa, tampoco nos facilita gran cosa acerca del movimiento del transporte en sus cuidadas memorias, especialmente, entre las estaciones de Almansa y Alicante. De todo lo cual, podemos inferir, claramente, que los trabajos de investigación relativos al transporte ferroviario en el País Valenciano estaban condicionados por esas carencias estadísticas, que debían ser resueltas a base de la utilización de una documentación complementaria, dispersa y fragmentaria, existente, eso sí, en los archivos locales y provinciales, creada a partir de

informes solicitados por el gobierno o proporcionada por las mismas compañías para respaldar dictámenes oficiales o responder interrogatorios. Así, por ejemplo, se constata en las actas de La crisis arrocera., de 1887, o en las de La crisis agrícola y pecuaria., de 1888. En ambas publicaciones se facilitan datos de gran interés sobre determinadas mercancías transportadas por los ferrocarriles que suplen con creces la insuficiencia de datos de otras fuentes.

Por ello, en principio, la falta de series estadísticas homogéneas relativas al transporte de mercancías por ferrocarril, impidió hacer un análisis económico de mayor alcance sobre el mercado, toda vez que el descubrimiento de la rica documentación ministerial ponía de relieve otras facetas de la investigación como era el negocio societario, enmarcado, además, en el periodo de auge del capitalismo liberal. Ello determinó, en parte, la sectorialización que hemos explicado arriba, ya que el análisis económico dotaba a la interpretación de mayor coherencia al ligarlo a la actividad crediticia y empresarial. La búsqueda de datos bancarios en los protocolos notariales permitían, por otra parte, abrir nuevos caminos a la historiografía, toda vez que el hallazgo de los informes de los inspectores económicos en los archivos locales en los cuales se relatan las incidencias internas de la construcción de la línea de A.V.T., y los problemas generados por las sucesivas emisiones de las obligaciones hipotecarias, cubrían aspectos inéditos que no se podían ignorar. A tenor de lo cual, acometimos la investigación basada, principalmente, en las relaciones entre la A.V.T. y la Sociedad Valenciana de Fomento, a fin de aclarar los vínculos financieros entre ambas y el papel de su promotor, José Campo. Algunos estudios, por otro lado, ya habían señalado esas conexiones, englobándolas en el panorama económico español (G.Tortella, 1973), y encuadrándolas en el caso valenciano con el surgimiento de la banca autóctona. (C.Ródenas, 1978). Pero se necesitaba, también, una visión micronalítica, de detalle, que otorgara al ferrocarril todo el protagonismo histórico, considerarlo como un negocio en sí mismo rentable para ciertos sectores de la burguesía de Valencia, que, no en vano, iban a presionar al gobierno exigiendo una serie de incentivos. En estos planteamientos, el transporte de mercancías quedaba relegado a un segundo plano aunque no se podía perder de vista la importancia del trazado de la línea y la pugna por el control de los espacios económicos. No obstante, con los escasos datos disponibles sobre el transporte se trazó una evolución del tráfico global a la espera de posibles revisiones al respecto.

Centrándonos en aquellos aspectos financieros, llegamos a la conclusión de que en los años en que se iba vertebrando una nueva sociedad burguesa (1842-1850), la ciudad de Valencia no fue ajena a la implantación de empresas que impulsarían el desarrollo económico capitalista, como estaba sucediendo en Madrid o en Barcelona. Pero el tamaño reducido de los negocios mercantiles, fundamentados sobre el comercio al por mayor y en manos de auténticas dinastías familiares, la importancia, enfin, que estaba adquiriendo la agricultura de exportación en un proceso de reconversión de cultivos y la nueva propiedad que se estaba configurado a partir de las desamortizaciones; la todavía fragilidad del sistema político, en suma, determinaban que en Valencia los movimientos de capital se movieran con precaución ante la incertidumbre de las coyunturas de mercado. Por esa razón sobresale un promotor como José Campo, audaz y atrevido, conocedor de la filosofía crediticia de los santsimonianos prácticos, que convenció a los sectores oligárquicos de la burguesía urbana para llevar a cabo las infraestructuras básicas (aguas, gas, puerto y ferrocarriles); el cual, tomando como eje de su actuación las instituciones y el poder político, proyectó una entidad como la Valenciana de Fomento en donde utilizó los métodos especulativos de la banca mixta

europea, enteramente desconocidos en la ciudad (T.M.Hernández, 1996). A partir de esa plataforma se lanzó el primer ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva. Campo era el prototipo de concesionario pragmático que se impone en los orígenes del capitalismo en España. Al igual que José de Salamanca, promotor entonces del ferrocarril de Madrid a Alicante, advirtió las enormes ventajas que ofrecían las contratas del Estado, y en lo relativo al ferrocarril, las subvenciones, aspecto éste que es esencial para conseguir la acumulación y reproducción de capital comercial-financiero.

Con todo, la planificación de la red valenciana proyectada hacia Madrid por una sola vía central y dos ramales a Alicante y Valencia unidos en La Encina, cuestión que nos lleva a otras materias tratadas en la investigación, requería la confirmación de una hipótesis de partida formulada por el profesor J.Nadal en 1975 cuando consideró al ferrocarril “como un instrumento de colonización y de explotación mucho más que como un instrumento de desarrollo”. Pero la idea se fundamentaba en testimonios de la época y estaba cimentada al socaire de la crisis económica de 1866-67. Que venía a ser, entonces, la réplica a la precipitada manía de construir ferrocarriles sin meditar las consecuencias, lo que G.Tortella (1994) ha expresado, elocuentemente, en su tesis del exceso de capacidad de la red a corto plazo. E, indirectamente, también, suponía un rechazo a la falacia postulada, repetidamente en los círculos políticos desde 1845, en ésta ocasión, por los ingenieros civiles para justificar el trazado centralista de la red ferroviaria en España, contemplando al nuevo medio de locomoción de la era industrial como el motor del desarrollo económico, capacitado, por sí mismo, para estimular el comercio y la producción de bienes materiales en el país (T.M.Hernández, 1983). Ese “desarrollismo” un tanto reduccionista de los técnicos, desde luego, alentó la propuesta de unir a Madrid con los principales puertos de mar, marginando la potencialidad económica de algunos centros de producción y, sobre todo, no vertebrando entre sí, a nivel de mercado interior, el dinamismo industrial de algunos puntos periféricos, caso de Alcoy, por ejemplo, sujetando las regiones al centralismo radial y abocándolas a ciertos desequilibrios infraestructurales en materia de comunicaciones terrestres durante un periodo más o menos largo de tiempo. Y esa proyección repercutió en la articulación del mercado interior valenciano, como insistiré después, (T.M.Hernández y J.Vidal, 1991).

No obstante, como se ha dicho, a la altura de 1866, se forjó la visión pesimista, de cariz coyuntural, de la que ya nos hemos hecho eco, dado que la crisis económica debía mucho a la doble conjunción derivada, por una parte, del sistema societario forjado en España que forzó en exceso la emisión de crédito (estatal y privado), depreciándose el papel en los mercados bursátiles, y, por otra, de la incapacidad de la red ferroviaria para asumir los costes financieros con sólo los ingresos de la explotación. Hay autores, sin embargo, como P.Tedde (1978), que prefieren poner mayor énfasis en la crisis de los sectores productivos como razón de fondo en el descenso de los ingresos de las compañías. Sin embargo, todos los elementos confluyeron para agrandar la crisis, preludiando la caída de la monarquía. En ese periodo, la Sociedad de A.V.T. que había vulnerado las leyes de emisión de obligaciones, generando una deuda flotante pavorosa, promovió la suspensión de pagos. Y, al igual que otras compañías, propició un convenio con los obligacionistas que tardó en plasmarse. Con todo, esos comportamientos desleales de las empresas ferroviarias con sus acreedores influyeron, no sin cierto éxito, en los planteamientos historiográficos de manera que, se impuso entre nosotros, la tesis basada en el impacto negativo de los ferrocarriles en la economía española. De tal corolario se deducía, por extensión, que el interés de los concesionarios en el siglo XIX

iba encaminado, preferentemente, a la construcción debido a los beneficios que ello comportaba.

Mi investigación se insertó, en buena parte, dentro de esa línea interpretativa aunque con los matices y correcciones que voy a exponer. Como he dejado entrever, me decanté hacia la faceta del negocio societario por las razones apuntadas y teniendo en cuenta la riqueza documental. A mi modo de ver, demostré que, en efecto, el interés por la construcción y el control de las subvenciones del gobierno fueron dos de los principales motivos que impulsaron a José Campo a participar en los ferrocarriles, amparado por el resto de inversores valencianos, comerciantes y propietarios, deseosos de rentabilizar sus capitales y de promocionar el comercio, asimismo otras actividades. La instalación del ferrocarril, no cabe duda, facilitaba la salida de la producción agraria y artesanal. Además, explicité un aspecto transcendente cual es el hecho de que las subvenciones del gobierno a las líneas principales, la A.V.T. y la M.Z.A., sujetas al centralismo radial, dieron paso al dominio del mercado interior por parte de la M.Z.A., al aplazamiento de la construcción de otros ramales secundarios, inclusive, al rechazo de líneas propuestas en direcciones alternativas, contrarias a la oficial, caso de la de Cuenca. Ello, quizá, hubiera podido potenciar a la A.V.T., evitar la subordinación a su competidora, la M.Z.A., pues, se abría ante ella la captación de un tráfico especializado, cereales, ganados, etc. Y un trazado más corto desde la costa mediterránea al centro que podría absorber aquellas mercancías importadas, demandadas por la corte, con mayores ventajas. Pero de aquel centralismo excluyente se cimentó la marginación de Alcoy, cuya industria textil y papelera exigía un transporte ferroviario urgente. Los intentos de dirigir la construcción de la sección de Játiva a Almansa por Onteniente acabaron en un fracaso porque encarecía la construcción y elevaba el monto de los intereses de las subvenciones del Estado. Ello produjo un evidente retraso en las comunicaciones de la comarca de Alcoy-Onteniente, teniendo en cuenta el carácter montañoso de la misma, lo cual restó incentivos para transformar la producción manufacturera “protoindustrial” (LL. Torró, 1996), generando un desequilibrio territorial en relación a la vertebración del mercado interior. Problemas que no se zanjaron hasta 1893 y 1904, años en que se terminaron las obras de los tramos de Alcoy Gandía y Alcoy a Játiva, respectivamente, (T.M.Hernández, y J. Vidal, 1991). Estos ejemplos evidenciaban que el concesionario de la A.V.T., José Campo, se doblegó a la política ferroviaria del gobierno, lo que era natural, por otro lado, pues sus intereses estaban en la construcción de las líneas propuestas cuyos beneficios a corto plazo, pagados en deuda pública, aseguraban la continuidad de sus negocios. Y hoy sabemos que su punto de mira era el arriendo del tabaco.

No obstante, la tesis del impacto negativo tenía que ser contrastada con el tráfico ferroviario ya que éste constituye un apreciable indicativo de la evolución del comercio y de la producción. Desde luego, aún siendo consciente de la disparidad documental de las fuentes y las dificultades a la hora de ser utilizadas, llegué a formular algunas hipótesis y alguna que otra conclusión acerca del transporte. En tal sentido, sostuve que la rentabilidad del ferrocarril y de la propia Sociedad A.V.T., como tal, se forjó a largo plazo, cuando las conexiones ferroviarias fundamentales, sobre todo la inauguración del tramo de Figueras a la frontera francesa, en 1878, habían sido realizadas. En efecto, el tráfico fue absorbiendo, paulatinamente, el comercio de vinos, arroz y naranjas, buena parte de los cuales eran producciones de comarcas colindantes al tendido ferroviario que estaban en constante expansión desde mediados de siglo. A corto plazo, sin embargo, en los años de 1864, 1866 y 1873 a 1875, coincidentes con la apertura de nuevos tramos o

empalmes, el tráfico aflojó, lo que podía ser un síntoma del exceso de capacidad en determinados momentos y que podía ponerse de manifiesto en tanto la línea no llegara a absorber la demanda real existente. Con todo, las tarifas diferenciales, impuestas por la M.Z.A., los altos precios de facturación de la A.V.T., que era una de las soluciones para atender los fuertes costes financieros, los trasbordos, la competencia marítima, las deficientes carreteras, en suma, se convirtieron en obstáculos a la hora de potenciar el comercio de productos agrícolas y manufactureros de la provincia de Valencia hacia el mercado interior. Pero, pese a tales inconvenientes, deducíamos que la incidencia del ferrocarril había sido positiva, fundamentalmente, en las áreas de influencia del nuevo transporte como las dos Riberas y la Huerta, no lo constatábamos tanto en el resto de las comarcas del interior, si, bien, era una cuestión que debía verificarse en posteriores análisis. En ese sentido rectifiqué mis planteamientos iniciales, (T.M.Hernández, 1978). Además observé, trazando un cuadro evolutivo de los ingresos de la explotación, que el incremento del producto líquido por Km., auspiciado a partir de 1877, era paralelo a la liberación de la carga financiera, comenzando con el pago de los intereses atrasados a los obligacionistas y terminando con la compra de los derechos del ferrocarril de Carcagente Gandía a Denia, transformando su tracción en vapor.

A la vista de estas consideraciones, la tesis del impacto negativo no se podía sostener para el caso de Sociedad A.V.T., sí aplicábamos criterios de rentabilidad a largo plazo como empresa, tampoco respecto al tráfico y su repercusión en la economía valenciana, aunque todavía quedaban muchos aspectos por perfilar. Otra cuestión es la visión a corto plazo que, a no dudar, tuvo un desenlace funesto por las razones apuntadas antes en función de los parámetros del endeudamiento crónico de los balances y la cortedad de los ingresos de la explotación para asumir dicha carga. Tampoco, se podía entrever al ferrocarril como un instrumento de colonización, pues, en el caso valenciano favoreció la tendencia expansiva de la agricultura valenciana y potenció el comercio exterior. De todos modos, mi estudio presentaba muchas interrogantes relativas al transporte y sus efectos sobre el mercado, se debía profundizar más sobre las mercancías, su origen y destino. Entrar de lleno en dicha problemática a pesar de los inconvenientes documentales.

3. La renovación de la historiografía ferroviaria valenciana

Paralelamente, surgieron nuevos planteamientos historiográficos basados en el axioma de indispensabilidad del ferrocarril para el crecimiento económico, fundamentado en los trabajos de Robert W.Fogel (1972). Un seguidor de esa corriente, A.Gómez Mendoza (1982), aplicando la noción de ahorro social, defendió la tesis del impacto positivo de los ferrocarriles en la economía española y en función del transporte. Esta argumentación ha sido corroborada por J. Vidal (1992 y 1996) desde una perspectiva regional, al analizar la red de ferrocarriles valencianos, integrándola, además, en el conjunto de medios de locomoción de la época, si bien el carácter fragmentario de las fuentes lastraron la utilización de la noción de ahorro social, aunque sus estimaciones son perfectamente válidas como vamos a ver.

Así es, J. Vidal aborda, en primer lugar, la cuestión, estableciendo una doble dimensión comparativa entre las carreteras y el comercio marítimo con el transporte ferroviario. Ello podía desvelar los efectos distorsionadores que el ferrocarril producía respecto a otros medios de comunicación. Aspectos que, no obstante, requerían una buena dosis de información y un tratamiento metodológico específico, interrelacionando factores productivos con el movimiento mercantil, al tiempo que un conocimiento del sistema de

tarifas prevaleciente en los tráficos. Para resolver el primer escollo que presentaba la documentación sobre carreteras, manejó los rendimientos líquidos de los portazgos establecidos en las tres provincias y series sueltas conservadas sobre pontazgos y barcajes en los archivos locales. Un método utilizado con éxito por Santos Madrazo (1984) a nivel estatal. Y aunque estos peajes reflejan derechos de tránsito ajustados a unos aranceles, en algunos casos como los barcajes son arbitrarios, permiten de una forma indirecta averiguar la circulación interior y el volumen de intercambios, los cuales, contrastados con los valores y la naturaleza del tráfico por ferrocarril, detectan incidencias como, bien la absorción por el nuevo medio de locomoción de todo el movimiento carreteril de mercancías, o bien de tan sólo buena parte, lo que supone competencia y mantenimiento de los antiguos medios de transporte. Y, en relación al comercio exterior, J. Vidal explotó la series estadísticas, impresas por la Dirección General de Aduanas desde 1875 a 1920, porque facilitan datos del movimiento portuario en valores y peso. Además, aportó un planteamiento muy original al emplear los índices de conectividad en base a la teoría de grafos en las carreteras provinciales de Alicante, Castellón y Valencia, a fin de atisbar los niveles de cohesión y diferencias de accesibilidad de la red de comunicaciones en dichas áreas de población. A partir, de tales parámetros, constató que la implantación de los primeros ferrocarriles, el Grao de Valencia a Játiva y el de Almansa a Alicante, se realizó en una coyuntura (1845-1850), en la cual la demanda nacional se estaba ya reactivando. Sin embargo, de éstos precedentes estimuladores para el nuevo transporte e, inclusive, para programar un plan gubernamental de inversiones en carreteras a corto plazo, la red viaria antigua no experimentó grandes cambios. Y no sólo eso, sino que, entre 1845 y 1912, perduraron las deficiencias de las malas carreteras. No obstante, mejoró la pavimentación, aumentando, inclusive, la circulación de mercancías que entró, paradójicamente, en franca competencia con el ferrocarril. Ello ocurrió, sobre todo, en aquellos puntos de corto recorrido, cercanos a los puertos de embarque, o en transportes combinados con retorno, no así en trayectos de largo recorrido en una única dirección en los que el ferrocarril sacaba ventajas. Pero esa competencia sirvió de acicate para que las compañías rebajaran las tarifas. Y, sucedió, en buena medida, cuando las conexiones ferroviarias fueron ampliándose, ligándose a los ferrocarriles secundarios, con lo cual el moderno sistema ferroviario fue ganando terreno, arrebatando tráfico a la carretera a largo plazo. Respecto al comercio exterior, la navegación compitió con los ferrocarriles en algunos casos (el transporte de naranja) y fue complementario en otros (transporte de ganados y materias primas).

Por otro lado, aún con los problemas de la falta de una documentación homogénea, señalados más arriba, J. Vidal procuró calibrar la tendencia del tráfico ferroviario y su naturaleza, especialmente, entre 1886 a 1914, a partir de los datos que podían obtenerse de la M.Z.A y de la A.V.T. De ésta última compañía, a base de yuxtaponer las series de las memorias publicadas antes de 1891 y las estadísticas continuadas por la Compañía Norte, tras la absorción de aquella. Además, procuró integrar aquellos datos con los proporcionados por los ferrocarriles secundarios, aspecto éste que no había sido abordado en nuestro país por ninguna monografía. Una visión regional del proceso, como se ha dicho, ampliaba la visión del transporte, permitiendo observar, directamente, el grado de comercialización de los excedentes agrarios e industriales de las comarcas valencianas, e, indirectamente, evaluar los ritmos de crecimiento de la producción. Facetas claves para entender el impacto de los ferrocarriles en el mercado.

Esos planteamientos confirmaron nuestras aportaciones respecto al transporte, pero precisando sus efectos y naturaleza. Así, el movimiento general de mercancías entre 1855 y 1905, de forma global, tiende a un considerable aumento en la línea de A.V.T., sobre todo, a partir de 1890. Para J.Vidal es un indicio claro del fuerte impulso que va adquiriendo la economía valenciana en el último decenio del siglo XIX. Con todo, se centró, también, en el estudio del tráfico especializado: naranja, vino, cereales (arroz y trigo), abonos (guano), ganado, materias primas y acabados industriales. Y a través del cual, se perciben los mismos efectos positivos tendenciales sin, por ello, minusvalorar las coyunturas críticas que en periodos puntuales afectó al transporte y a determinadas mercancías como el arroz. Desde luego, en cada una de las producciones autóctonas y en las importaciones de guano y ganado, el ferrocarril coadyuvó a disminuir los costes de acarreo y a posibilitar la especialización de las áreas rurales. Respecto a la naranja, fue absorbiendo, cada vez más, los excedentes de las comarcas limítrofes hasta convertirse en los umbrales del siglo XX en el principal producto transportado por la A.V.T., encarada hacia el mercado exterior. Y en concomitancia con el retroceso de la ganadería valenciana, el ferrocarril surtió de efectivos, sobre todo a partir de 1870, cuando la red alcanzó las conexiones hacia el interior. Ello compensó las pérdidas y contribuyó al incremento de la especialización de productos ganaderos en el mercado nacional. El transporte del trigo y del maíz, entre otros cereales, también fue trascendente, paliando el tradicional déficit de la producción autóctona de la huerta y asegurando el flujo de llegadas desde el interior de Castilla o por vía marítima. Además, en la década de los ochenta potenció la creación de una industria harinera en puntos concretos como Novelda, Valencia (C.Sánchez, 1992, J.Vidal, 1994). El arroz, quizá, no tuvo tanta transcendencia como cabía esperar desde los inicios de la instalación de la vía férrea, aunque el nuevo transporte aumentó su comercialización para proveer los mercados de Cataluña, Andalucía y Valencia. No sabemos, sin embargo, las causas de la disminución del acarreo de arroz con destino a Madrid, si ello se debe a las tarifas diferenciales que impone la M.Z.A. o a la competencia del arroz asiático que entró por ésta misma ruta ferroviaria. Pero, sin duda, el transporte de abonos, fundamentalmente, guano del Perú, aprovechó la instalación del tendido férreo por las comarcas de la agricultura intensiva del litoral aunque faltan datos, antes de 1880, para cuantificar su repercusión. A pesar de ello, la ampliación de la red ferroviaria en la provincia de Valencia, a partir de la construcción de los secundarios, después de 1880, las estadísticas confirman que los abonos optaron por hacer el recorrido en las líneas que atravesaban las áreas productivas del naranjo, arroz, etc, debido a las buenas condiciones ofertadas y a las rebajas de tarifas, ejerciendo un efecto de arrastre sobre las importaciones marítimas. No obstante, a finales del siglo XIX, los fertilizantes químicos y minerales (nitratos de sosa y sulfato amónico) van alimentando los tráficos, paulatinamente, sustituyendo al guano, en la medida en que la agricultura valenciana fue adoptando las mejoras tecnológicas que la intensificación de la producción exigía.

Desde luego, los ferrocarriles secundarios o de vía estrecha intervienen, como se ha dicho, en el análisis económico. En el País Valenciano comienzan a construirse a partir de 1884, amparados por la Ley de Ferrocarriles de 1877, viniendo precedidos por algunos tímidos intentos en 1.864 (tramway de Carcagente a Gandía de tracción animal) y en 1878 (ferrocarril de Silla a Cullera), y, sobre todo, de una gran polémica social con la presentación de propuestas por parte de las instituciones públicas. Su objetivo principal consistirá en buscar la complementariedad con los ferrocarriles de vía ancha, salir al encuentro de comarcas que por su situación geográfica o especialización productiva necesitaban de un mayor grado de accesibilidad a los mercados, así como

suplir la deficientes carreteras. Mas allá, de lo que en principio se podía preveer, el estudio de J.Vidal demuestra que éstos ferrocarriles desempeñaron un papel importante. En el caso de la Compañía del Este (1888), explotadora de la línea de Valencia a Requena, favoreció la expansión del viñedo de la zona, asimismo los cosecheros la utilizaron masivamente debido a las ventajas comparativas con la carretera. El Carcagente Gandía a Denia (1884), vinculado a la A.V.T. logró duplicar los tráficos de abonos (guanos) y el Central de Aragón que entró en funcionamiento en 1903 absorbió los tráficos de lanas, conducidas a Castellón y Valencia. Más interés ofrecen los ferrocarriles que arribaron a la ciudad de Alcoy a partir de 1893, reparando el viejo desagravio producido en los años de la planificación de la red nacional, respaldado por un debate en las Cortes de 1856 que terminó aprobando un trazado que invalidaba el acercamiento a ésta ciudad industrial por Albaida y Onteniente (T.M.Hernández, 1983). Con todo, especial relevancia tiene la formación del Alcoy and Gandia Railway and Harbour Company Limited que, a medio plazo, contribuyó, significativamente, a abaratar los inputs necesarios para la industria alcoyana, facilitando combustible inglés a precios reducidos y redistribuyendo las producciones autóctonas en los mercados.

4. Nuevas orientaciones en la investigación

A tenor de las investigaciones de J.Vidal, pues, y, a pesar de todos los condicionantes de las fuentes documentales, se optimizó la tesis del impacto positivo del ferrocarril en la economía valenciana, destacando su relevancia para el desarrollo de la agricultura. Se fundamentó, además, en una visión microanalítica y regional, como se ha insistido más arriba. Por otro lado, cuestión que matiza la opinión de la finalidad “agraria” del moderno sistema de transporte que esgrimí en mi investigación (T.M. Hernández, 1983, p. 443), la extensión de la red ferroviaria en el País Valenciano contribuyó al proceso de diversificación industrial que experimentaron algunos centros como Alcoy a finales del siglo XIX, ofertando entradas de combustible (carbón) y salidas de textiles (lanas, y algodón en menor medida). A largo plazo, naturalmente, el sistema ferroviario valenciano logró reducir los costes del transporte, aumentar la accesibilidad viaria y actuar en simbiosis con las carreteras y puertos de mar. De todo ello, se deduce que en ausencia de otros medios de locomoción alternativos, igualmente eficaces, como los ríos navegables, con un sistema de carreteras que presentaba pocas innovaciones, salvo la apertura de algunos tramos entre medianas poblaciones y con unos caminos vecinales absolutamente calamitosos, los ferrocarriles en el País Valenciano parecen aportar ahorro social, a largo plazo, cuando las tarifas van ofreciendo unos precios más asequibles al público y cuando la planificación de la red terminó por cubrir las conexiones más importantes en el mercado interior. Otra cuestión, son los efectos a corto plazo en la primera fase de construcción, especialmente en las líneas que no alcanzaron todavía los puntos de encuentro decisivos. Entonces, las carreteras y el comercio de cabotaje imponían sus mejores condiciones en los desplazamientos de las mercancías, sobre todo en el corto recorrido frente al ferrocarril. A parte de los obstáculos que la M.Z.A. opone, como se ha dicho más arriba, a la A.V.T. aplicando las tarifas diferenciales. No obstante, cabe profundizar mucho más en ello afin de calibrar las estrategias comerciales de ambas sociedades, considerando los efectos de las tarifas internacionales inter-compañías, de las tarifas combinadas o pactadas con otras compañías e, inclusive, con el transporte carreteril y, en general, las consecuencias de los trasbordos inter-estaciones en una misma línea ferroviaria que enpalme con un ferrocarril secundario o con otra línea de vía ancha. Son facetas de la investigación que se han de abordar para apuntalar las conclusiones.

De igual modo, falta ponderar el transporte de viajeros, segregándolo en las tres clases de vagones que circulan por la red de ferrocarriles valencianos, distinguiendo las estaciones de partida y las de llegada, subrayando el valor del tráfico. En lo concerniente a la A.V.T., nuestras estimaciones demostraban un incremento continuo del producto anual del tráfico de viajeros entre 1852 y 1887, salvo ligeros descensos en el trienio de 1.869 a 1871, en 1873 y en 1877 - 1878, a consecuencia, posiblemente de los efectos de la crisis política de 1868 y de las guerras carlistas de 1872 a 1876 que tuvieron gran repercusión sobre la línea de Valencia a Tarragona con la quema de varias estaciones (T.M.Hernández, 1983). Pero, al igual que sucede con el valor de tráfico de las mercancías, el incremento del número de viajeros a largo plazo es paralelo a las conexiones de la red ferroviaria, incluyendo los ferrocarriles secundarios, y como consecuencia de las ventajas comparativas que ofrece el moderno sistema de transporte respecto a las viejas diligencias, reflejando, asimismo el proceso de urbanización del País Valenciano en la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, cosa notoria, los ingresos del tráfico de viajeros que en 1864 constituyen un 54 por 100 del producto total de la explotación, va disminuyendo en importancia pues pasa a un 36,4 por 100 en 1872 y a un 34,04 por 100 en 1886, lo cual significa que el transporte de mercancías va tomando la delantera en consonancia con la mayor absorción del tráfico carreteril. Así pues, añadiendo los planteamientos sobre tarifas que hemos sugerido, completando los realizados por J.Vidal, y singularizando el tráfico de viajeros, nos aproximaríamos mejor, tal vez, al axioma de indispensabilidad que propone Robert W.Fogel. Con todo, pese a ello, J.Vidal ha demostrado que los ferrocarriles en el País Valenciano contribuyeron al crecimiento económico por el impacto estimulador sobre los intercambios una vez que la red ha ido cubriendo las áreas productivas más importantes.

Pero los ferrocarriles producen otros efectos positivos que tienden a potenciar el desarrollo del capitalismo en una fase de inmadurez del mismo. Como es sabido, las sociedades ferroviarias impulsan un engranaje crediticio que no sólo favorece la especulación bursátil, también moviliza deuda pública y con ello capitales, captando el ahorro privado hacia la construcción. Fomentó, a su vez, negocios indirectos a los gestores y coadyuvó a la implantación de entidades bancarias...Y del primer bolsín que se ubicó en la Casa Lonja de Valencia entre 1863 y 1865, (T.M.Hernández, 1.983, p. 249). Con mayor o menor fundamento, esa movilización de capitales funcionó en los años de instalación de los ferrocarriles secundarios sin que sepamos bien cómo se organizaron los vínculos inter-societarios y el capital social fijo que absorbieron los mismos. A otros niveles, las sociedades ferroviarias son empresas que dotan de empleo estable y temporal a una población laboral en crecimiento, fijan unos cuadros de dirección y de administración., promocionan técnicos, preparan un personal cualificado...(F.Comín et alij, 1.998, I, pp. 117-118). Es, sin duda, un capital humano que requiere estudios paralelos, al que se deben añadir la gestión empresarial y la organización interna de las compañías como el realizado para la M.Z.A. y Norte por J.Vidal (1996). En la Sociedad A.V.T., desde luego, aunque parece implantar una estructura organizativa menos avanzada que la de las dos grandes compañías citadas, no hay, por ejemplo, una separación visible entre propiedad y gestión, pues, José Campo, principal accionista, domina y controla el consejo de administración y la gerencia, sin embargo, por ser una de las primeras que se fundan en España, pone en funcionamiento un organigrama de empresa que, posiblemente, adoptaron otras en lo relativo a la contratación de personal. Así, por ejemplo, la falta de técnicos especializados obligó a concertar acuerdos con el ingeniero inglés James Beatty que ya había estado comprometido con el Madrid and Valencia Railway Company en 1845, asimismo, se

determinó la necesidad de buscar a cuatro maquinistas de la misma nacionalidad. Y conforme se fue asentando la compañía, se estableció un escalafón profesional que en el siguiente cuadro se recoge, y que corresponde al ferrocarril del Grao de Valencia a Almansa, hacia 1858:

Cuadro 1
Escalafón profesional y remuneración en el FC del Grao de Valencia a Játiva en 1858 (En Reales)

Categoría	Diario	Mensual	Anual
Ingen. Expl.	277,7	8.333,3	100.000
Ingen. Jefe	166,6	5.000,-	60.000
Ayud. Téc.	83,3	2.500,-	30.000
Jefe Taller	57,9	1.738,-	20.857
Maquinista	48,6	1.460	17.520
Fogonero	8,1	243,3	2.920
Limpia máq.	6,0	182,5	2.190
Cabo obras	10,1	304,1	3.650
Peón brigada	6,0	182,5	2.190
Guarda aguj.	7,0	212,9	2.555
Guarda barre	6,5	197,6	2.372
Engrasador	4,0	121,6	1.460

Fuente; Legajo 143-d. Exped. Ferrocarril Grao de Valencia a Almansa.
Signatura antigua del Archivo M.O.P.

Llama la atención, desde luego, la jerarquía salarial, la enorme distancia que existe entre el ingeniero de explotación y el operario engrasador, lo cual no sólo refleja la distinta categoría derivada de la función que en el organigrama de la empresa ferroviaria detenta cada empleado, también reproduce el fuerte nivel de subordinación que en el seno de la misma origina la división del trabajo. Hace falta, no obstante, trazar la evolución salarial a lo largo del ciclo de vida societaria, también confrontar datos con otras compañías a fin de poder estimar posibles variaciones de las retribuciones. Y, sobre todo, analizar lo que supone para la explotación el gasto de la mano de obra. Es interesante, por otro lado, señalar que, en 1858, el cargo de ingeniero director, -el mejor remunerado-, continua en manos de James Beatty, autor del trazado del ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva y de la desaparecida estación de San Francisco, situada en pleno centro de la ciudad de Valencia (I.Aguilar, 1988). Pero su aportación no consistió sólo en diseñar proyectos, probablemente, aconsejó a la empresa la compra de material móvil y el tipo de plataformas giratorias, vías etc., útiles para la instalación. Y, en el mismo sentido, cabe destacar a los maquinistas ingleses que dieron a conocer a los trabajadores nativos de la empresa el manejo de las locomotoras.

Con todo, otras facetas que debemos considerar son la política laboral y la contribución de los ferrocarriles valencianos a la historia del movimiento obrero. Algunas de éstas cuestiones se plantean en la reciente síntesis sobre M.Z.A., Norte y Andaluces realizada por F.Comín et alii (1998, pp. 193-203). En el caso de la A.V.T. no sabemos nada, salvo algunos ligeros apuntes que a renglón seguido haré. Pero convendría fijar el número total de trabajadores ferroviarios de la empresa, lo cual permitiría valorar las

condiciones en que se desenvuelven y su repercusión social en la segunda mitad del siglo XIX. Hay constancia, sin embargo, de la utilización de un personal cualificado, estable o formando parte de la plantilla, a tenor del cuadro salarial anterior, pero, paralelamente, se utilizó un buen contingente de peones y auxiliares, una mayoría de ellos eventuales, distribuidos en brigadas de trabajo para atender la carga y descarga en las estaciones, para la conservación de trenes y reparación de obras de fábrica. Y durante la construcción se manejan cifras cercanas a los 3.000 efectivos (T.M.Hernández, 1983, p 181). Por otro lado, en la época en que la A.V.T. funcionaba como Sociedad del Grao de Valencia a Almansa, se introdujo personal femenino para ejercer de guardabarerra en los pasos de nivel, cobrando 3 reales diarios. Todo lo cual constituye una faceta de la historia ferroviaria que requiere un tratamiento específico a la hora de analizar las pautas de los comportamientos reivindicativos que, tempranamente, parecen manifestarse en Valencia con anterioridad a la revolución de 1868 (R.Monlleó, 1996). Sí realizásemos, no obstante, unas estimaciones sobre el nivel de vida a base de comparar los salarios con los gastos domésticos de una familia obrera, llegaríamos a la conclusión de que ésta se mueve en unas condiciones de precariedad y de dificultades absolutas. Algunas hipótesis podemos hacer al efecto, a sabiendas de que uno de los aspectos peor tratados por parte de la historiografía es el consumo. Así, por ejemplo, a la vista del cuadro anterior, los salarios de los trabajadores de menor cualificación oscilan entre 6,5 y 4 reales diarios, equivalentes al de los jornaleros del campo. Según una encuesta de la Junta de Agricultura de la provincia de Castellón, realizada en 1850, una familia rural con tres hijos necesitaba unos 2.500 reales anuales para atender los gastos domésticos, (R.Garrabou, 1985, p. 194). Partiendo del hecho de que en la ciudad el gasto es superior, los operarios del ferrocarril que ingresaban entre 2.372 y 1.460 reales anuales, vivían al límite de sus posibilidades y no es extraño que pudieran expresar su malestar en años de carestía de precios y de crisis como la de 1.866-1868, (T.M.Hernández, 1980, p. 193). No obstante, insistimos en la necesidad de investigar cómo se estructura el consumo familiar en la ciudad.

Es probable que los bajos salarios, el despido libre con o sin indemnización, la inexistencia de pensiones de vejez, etc., impulsaran a los empleados del ferrocarril a la creación de asociaciones de socorros mutuos. Entre 1858 y 1860 funcionó El Movimiento, organizada por los maquinistas y fogoneros como una cooperativa de consumo, regida por unos estatutos, con el objetivo de garantizar préstamos y dinero a la hora de la jubilación. A ella siguieron los trabajadores de talleres, los cuales dieron soporte a la titulada El Compañerismo en 1866 y La Tracción, (S.Romeu, 1976, p. 116). Todas ellas constituyen un precedente de un pre-sindicalismo, tal vez, controlado por la dirección de la A.V.T., pero haría falta averiguar hasta qué punto. Es decir, si esas asociaciones protegen o, al contrario, rechazan las protestas y motines que se organizan en 1868.

En la A.V.T., por otro lado, se promocionaron contables y administrativos que llegarán a ser muy conocidos en otros ambientes fuera de la empresa. Destacan, entre ellos, Felix de Bona, amigo de Andrés Campo, los cuales publicaron, en 1.847, unas Reflexiones sobre el sistema monetario y la Hacienda y el Banco de San Fernando en 1846. Bona terminaría siendo, más tarde, un importante periodista de la Gaceta de los Caminos de Hierro. Es el caso, también, de Vicente W. Querol, poeta, que trabajó, después, para la M.Z.A. Pero más interesante es la participación de políticos que dirigieron o estuvieron al frente de los Consejos de Administración, como es el caso de Cirilo Amorós, abogado de José Campo, perteneciente al partido moderado, y que le sacó de apuros

cuando le orientó en el convenio con los obligacionistas catalanes. Al igual que Luis Mayans, a quién Campo le debía sus contactos políticos e influencias en la corte desde su primer elección como diputado a Cortes en 1850. O Nicolás María Rivero, demócrata, hasta el propio Antonio Cánovas del Castillo, el líder de la Restauración alfonsina, los cuales le asesoraron en el pleito que sostuvo con el Ayuntamiento de Valencia respecto al gas en 1869. Ello demuestra los vínculos establecidos entre los negocios y la política, repetidamente, señalados por la historiografía, aunque quedan por plantear todavía cómo se plasman en la práctica otras prebendas ajenas a la sociedad ferroviaria que, sin duda, Campo obtiene. En ese sentido, podemos deducir que, con, independencia de que, por supuesto, esos notables poseen títulos del ferrocarril, son, en efecto, sus “amigos políticos” que en momentos decisivos en los que el poder cambia de partido acude a ellos. El pragmatismo de Campo, ligado a sus particulares intereses con el Ministerio de Hacienda, primero, como recaudador de la contribuciones en las provincias de Valencia y de Madrid, respectivamente, y, segundo, como el mayor contratista de tabacos en España, hacía, absolutamente conveniente, ampliar la red de influencias, facilitando la inclusión en el consejo de administración de personajes de relumbrón que dieran prestigio y lustre no sólo a la sociedad ferroviaria, sino a su propio dueño.

Los estudios sobre los ferrocarriles valencianos ofrecen otras interesantes perspectivas de investigación. Las expropiaciones de terrenos para la instalación de vías o de estaciones, por ejemplo, constituyen un campo virgen aunque, de nuevo, tropezamos con el tipo de documentación fragmentaria que dificultan los análisis pormenorizados sobre la cuestión. De todas formas, se pueden manejar diversos expedientes en los archivos nacionales (el de Alcalá) o locales (Diputaciones), y obtener noticias de los boletines oficiales de la provincia. Lo que sí se ha de tener en cuenta es el procedimiento que está sujeto a la ley de de expropiación forzosa de 17 de julio de 1836 y modificaciones posteriores a la misma (T.M.Hernández, 1978). No era fácil su aplicación y dió lugar a pleitos por omitir las sociedades ferroviarias el pago del precio o indemnizaciones convenidas sobre la tierra, y a denuncias en la prensa de abusos cometidos en la propiedad por la construcción. Con todo, los impagos, el aprovechamiento de bienes nacionales, el ensanche del área de influencia con la apropiación de terrenos para ubicar las estaciones, más allá de lo proyectado en los planos, enfin, otra serie de argucias a la hora de tasar la propiedad o la valoración de cultivos, depreciándolos, forman parte de un caudal de capital fijo incorporado sin contrapartidas económicas a los activos de las sociedades ferroviarias, acrecentándolos.

Sin duda, también, un estudio sobre la importación de material del extranjero para la instalación del A.V.T., añadiría ideas nuevas respecto a la gestión empresarial que, en nuestra opinión, contribuye a profundizar, en las causas que de alguna manera estan provocando, dentro de los criterios de abaratar los costos, el impacto negativo de los ferrocarriles sobre la industria siderúrgica nacional. Lo que los historiadores de la economía denominan como backward linkages o efectos inducidos hacia atrás de la construcción ferroviaria. Una tesis que ha sido esgrimida a partir de la aprobación de la Ley de ferrocarriles de Ferrocarriles de 1855 cuyas consecuencias nocivas para potenciar una demanda nacional de hierros, de aceros y de locomotoras por cuanto permitió la exención arancelaria del material importado, se achacan a los progresistas. Sin embargo, debemos considerar que dicha exención ya existía con anterioridad a la Ley. En el pliego de condiciones particulares, anexos a la concesión del ferrocarril de Madrid a Alicante, y al de Valencia a Almansa, otorgados entre 1845 y 1852, ya

figuraba “la escepción por 10 años de los derechos sobre las máquinas, fériles y otros artículos necesarios para los caminos”, aceptada por el gobierno moderado como un privilegio incentivador, facilitado a los concesionarios, para la implantación de aquellas líneas. Los progresistas no hicieron más que plasmar, ampliando, lo que en la práctica venía realizándose a través de la “introducción de efectos”, supervisados por el inspector facultativo de cada línea bajo la aceptación, no sin cierto rigor, del Ministerio de Hacienda. En el caso del ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva, la R.O. de 28 de marzo de 1851 posibilitó ese derecho que ya la antigua sociedad inglesa del ferrocarril de Madrid a Valencia había conseguido en 1845. En los legajos de expedientes de dicho tramo de ferrocarril y en el del Grao de Valencia a Almansa (actualmente en el archivo de Alcalá), se hallan diferentes relaciones de materiales de todas clases, importados del extranjero. Igualmente, constan en el archivo de la Diputación Provincial de Valencia, sección ferrocarriles y tranvías, buena parte del listado de efectos que presenta la gerencia, asimismo el férreo control que ejercen los inspectores en lo relativo a las demandas. Esos aspectos del negocio ferroviario convendrían prestarles atención, por cuanto se desvela, también, desde otra parcela, el protagonismo del concesionario o del gerente, pues es él quién decide la compra y suministros, en principio, de fabricación inglesa. Desde luego, aprovecha las condiciones más competitivas de la industria extranjera, en relación a calidad y precios, dado el atraso tecnológico español, pero convendría averiguar otras razones que podrían estar, estrechamente ligadas, a sus intereses en la construcción.

Finalmente, en los últimos años la historiografía valenciana ha ido contribuyendo con nuevos planteamientos. En efecto, aplicando nociones de la antropología económica, A.Pons y J.Serna (1993)., sostienen que el mercado decimonónico es, en buena parte, una construcción social heredada del pasado, en el cual interviene no sólo la libertad de factores, también se produce el encuentro entre las iniciativas del Estado y la de los particulares, dándose pie, en ocasiones, a una serie de resistencias o rechazos a innovaciones tendentes a perfeccionar las redes de intercambios. Toman, como ejemplo, el atraso de las comunicaciones terrestres en las comarcas de la Safor y de la Marina Alta a lo largo del siglo XIX. Ello, no tiene explicación si no observamos el escaso interés de los municipios, la falta de incentivos presupuestarios, y la dejadez del vecindario que no siente la necesidad de abrir nuevas rutas o mejorar las existentes, acostumbrados, como estaban, a transitar con carros o animales de carga. Los caminos no incomodan y, además, forman parte de la tradición. Tan sólo cambiarían de actitud cuando el bienestar, unido al desarrollo económico y tecnológico, modifique las pautas de comportamiento a largo plazo. Así se entiende la lentitud con que actúan las autoridades, pues, empiezan a construir alguna que otra carretera provincial hacia 1.890 como la de Silla a Alicante o la de Alcira a Tavernes. Pero el fracaso de la línea de Carcagente a Gandía, o tramway de fuerza animal, que funcionó un año, 1864 –1865, es clarificador para éstos autores pues se clausuró sin causar pesar alguno a los pueblos, al contrario, originó cierto desdén, toda vez que la nula rentabilidad ahuyentó la inversión. De manera que la marginación que sufrió la comarca en materia de comunicaciones tiene base en los comportamientos insolidarios de los vecinos, sumidos en su ancestral desidia. El caso de Alcoy y su salida al mar posibilita otra interpretación semejante, aunque menos diáfana, más ceñida a su rentabilidad, pues, la tardanza en introducir el ferrocarril en Alcoy se debe a varias circunstancias: dificultades topográficas, distintas opciones portuarias, Alicante, Gandía, etc., dudas sobre los resultados de la explotación, etc. Elementos suficientes que retardaron la inversión. No obstante, como ya hemos comentado más arriba, también los intereses estatales se han de tener en cuenta.

Otro estudio innovador es el de V.Giménez Chornet (1999). Este autor ha cubierto una investigación que se echaba de menos en Valencia ya que trata de los tranvías y de los ferrocarriles económicos de cercanías. En su análisis aúna los puntos de vista financiero y el del transporte, no dejando de lado la conflictividad social de los empleados. Es una visión integral, muy completa, que aprovecha fondos documentales existentes en la Generalitat Valenciana. Sus conclusiones evidencian las dificultades para allegar capitales a las numerosas compañías creadas al efecto, toda vez que el coste de la electrificación era alto y no contaban con subvención oficial alguna. Al fijar la atención sobre la explotación de los tranvías advierte que el exceso de oferta y una demanda de viajeros de rentas bajas causó el descenso de los ingresos. A corto plazo, la rivalidad inter-compañías fue ruinosa redundando en el precio de los billetes. Y al no poderse amortiguar las cargas financieras, las primeras compañías entraron en crisis y se vieron abocadas a la fusión o al traspaso. Por otro lado, el descenso de beneficios que debían obtener los pequeños accionistas, verdaderos dueños de la situación, trajo consigo una reordenación del empleo, lo cual provocó una disminución de los salarios nominales y numerosos despidos. Ello generó conflictos sociales, huelgas, paro, que ensombrecieron el cambio de siglo cuando, paradójicamente, los deslumbrantes destellos de la luz eléctrica y la comodidad del teléfono se imponen en las mansiones burguesas. Las estadísticas del transporte, enfin, demuestran la importancia de los viajeros como parte fundamental de los ingresos tanto en los tranvías como en los ferrocarriles económicos. A la vista de lo cual, este espléndido trabajo viene a completar el panorama historiográfico existente sobre los ferrocarriles valencianos.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, I , (1988), *La estación de ferrocarril: puerta de la ciudad*. Valencia, 2.T.
- COMIN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. Y VIDAL, J. (1998), *150 años de Historia de los ferrocarriles en España*. Madrid, 2 t. Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Anaya.
- GARRABOU, R. (1.985), *Un fals dilema. Modernitat o endarreriment de l'agricultura Valenciana 1.850/1900*. València. IVEI.
- GIMÉNEZ CHORNET, V. (1999), *El Inicio de los ferrocarriles y tranvías de via estrecha en Valencia*. Valencia. Diputació de València.
- GÓMEZ MENDOZA, A (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España.(1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*. Madrid.
- FOGEL, R (1972), *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de Estados Unidos*. Madrid, Tecnos.
- HERNÁNDEZ, T.M. (1978), “Notas para un estudio sobre un tipo específico de sociedades anónimas en el siglo XIX: La Sociedad de los Ferrocarriles del Grao de Valencia a Almansa”, en VV.AA.: *Estudios de Historia de Valencia*. Valencia, pp. 399-414.
- HERNÁNDEZ, T.M. (1980), “El trigo y el arroz”, en HERNÁNDEZ, T.M. y PIQUERAS, J, “Materiales para la historia de los precios en Valencia durante el siglo XIX”. *Estudis*, 7, Valencia, pp. 155-216.
- HERNÁNDEZ, T.M. (1983), *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1.843-1.879*. Valencia.
- HERNÁNDEZ, T.M. (1996), Crédito y banca privada en el periodo de consolidación del capitalismo en el País Valenciano (1.840-1.880)”, en AZAGRA, J, MATEU, E. y VIDAL, J., *De la sociedad tradicional a la economía moderna*. Alicante. pp. 196-215.
- HERNÁNDEZ, T.M. y VIDAL J. (1991), “Infraestructura viaria y ferrocarriles en la Articulación del espacio económico valenciano”. *Hispania*, 177. Madrid. pp. 205-243.
- MONLLEÓ, R. (1.996).: *La Gloriosa en Valencia. (1.864.1.869)*. Valencia.
- NADAL, J. (1.975), *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona
- PONS, A Y SERNA, J. (1993), *Els ferrocarrils a la Safor; vées i mercat al segle XIX*. Gandía
- RÓDENAS, C.(1978), *Banca i Industrialització: el cas Valencià. 1849-1880*. València,
- ROMEU, S. (1979), *E.Pérez Pujol. Vida y obra*. Valencia.
- SANCHIS, C (1992), *El transporte en el País Valenciano (1.850-1.914)*. Valencia.
- MADRAZO, S., (1984), *El sistema de transportes en España, 1.750-1.850*. Madrid
- TEDDE P. (1978): “Las compañías ferroviarias en España (1.855-1.935)”, en ARTOLA, M. (dir), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid. Tomo II.
- TORTELLA, G. (1973), *Los Orígenes del capitalismo en España*. Madrid
- TORTELLA, G. (1994), *El desarrollo de la España Contemporánea. Historia Económica de los siglos XIX y XX*. Madrid.
- TORRÓ, LL., (1996), “Al voltant dels orígens de la industrialització valenciana”, en Azagra, J., Mateu, E. y Vidal, J.: *De la sociedad tradicional a la economía moderna*. Alicante, pp. 34-61
- VIDAL, J. (1992): *Transporte y Mercado en el País Valenciano. (1.850-1.914)*. Valencia.
- VIDAL, J. (1994), “La rete delle ferrovie nel articolazione del mercato dei cereali. Il caso de la regione di Valencia, 1.860-1.914”. *Memoria e Ricerca*. 4, Cesana.

VIDAL, J. (1996), “El impacto de la construcción y explotación de los ferrocarriles en el País Valenciano, 1.840-1.914”, en AZAGRA, J., MATEU, E. y VIDAL J., *De la sociedad tradicional a la economía moderna*. Alicante. pp 274-290

VIDAL, J. (1996), “ Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1.850-1.914”. en Comín, F. y Martín .Aceña, P.(eds.), *La empresa en la historia de España*. Madrid. pp. 285-301