

# Á volta do tempo

## Estudos de Historia Contemporánea

Aurora Artiaga Rego  
Xesús L. Balboa López  
Lourenzo Fernández Prieto  
Eduardo Rico Boquete (eds.)

Imaxe da cuberta: Luis Seoane. *Paisaxe*, 1978.  
Óleo sobre lenzo. 65 x 81 cm. Colección da Fundación Luis Seoane

© dos textos: os autores, 2021

© desta edición: Aurora Artiaga Rego, Xesús L. Balboa López,  
Lourenzo Fernández Prieto, Eduardo Rico Boquete, 2021

© dos textos: os autores, 2021

© desta edición: Edicións Xerais de Galicia, S.A., 2021

Dr. Maraño, 12. 36211 Vigo

xerais@xerais.gal

<http://www.xerais.gal>

<https://blog.xerais.gal>



ISBN: 978-84-9121-983-5

Depósito legal: VG 557-2021

*Reservados todos os dereitos. O contido desta obra está protexido pola lei, que prohibe a reprodución, plaxio, distribución ou comunicación pública, en todo ou en parte, dunha obra literaria, artística ou científica, ou a súa transformación, interpretación ou execución artística fixada en calquera tipo de soporte ou comunicada a través de calquera medio, sen a preceptiva autorización.*

## ÍNDICE

Á SOMBRA DUN CARBALLO DE CAZÁS Aurora Artiaga Rego, Xesús L. Balboa López, Lourenzo Fernández Prieto e Eduardo Rico Boquete (eds.).....	7
WENCESLAO GONZÁLEZ GARRA E A TRAMA CIVIL DO GOLPE DE ESTADO DE 1936 Aurora Artiaga Rego.....	15
XUSTIZA E AZAR: UN PREITO ENTRE COMUNIDADES DE MONTES Xesús L. Balboa López.....	55
MONARQUÍA E NACIÓN LIBERAL: O CASO DE ESPAÑA Margarita Barral Martínez.....	93
VÍTIMAS DA VIOLENCIA REPUBLICANA? O RELATO DA GUERRA CIVIL MEDIANTE IMAXES José María Cardesín Díaz.....	117
APUNTAMENTOS SOBRE A RECEPCIÓN DO FEDERALISMO EUROPEÍSTA NA GALICIA DO PRIMEIRO FRANQUISMO (1948-1955) Luis Domínguez Castro.....	143
AGRARISMO DE MULLERES NA FOLGA DAS LEITEIRAS DE FERROL EN 1910. REVISANDO O AGRARISMO Lourenzo Fernández Prieto.....	175
INVESTIMENTOS BRITÁNICOS NO FERROCARRIL GALEGO, 1861-1927 Alberte Martínez-López.....	223

CONSTRUCCIÓN DE ENCOROS  
E EMPOBRECIMENTO RURAL:  
AS CONCHAS (OURENSE), 1943-1950  
Eduardo Rico Boquete .....259

RAMÓN VILLARES E O ESTUDO  
DA DESAMORTIZACIÓN EN GALICIA, 1955-2016:  
UN BALANCE HISTORIOGRÁFICO...  
E UNHA ACHEGA  
Rafael Vallejo Pousada .....295

JUAN CUVEIRO PIÑOL: A LIBRERÍA  
DUN LIBERAL EXALTADO  
Concha Varela Orol.....333

Reseña biográfica d@s autor@s.....375

## INVESTIMENTOS BRITÁNICOS NO FERROCARRIL GALEGO, 1861-1927

ALBERTE MARTÍNEZ-LÓPEZ  
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

O ferrocarril desempeñou un papel clave na mobilización dos recursos produtivos e nas transformacións socioeconómicas das sociedades contemporáneas. Os países periféricos dependeron, en boa medida, de capitais e tecnoloxía estranxeiros para a construción e xestión das súas redes. España e Galicia non foron alleas a esa dinámica. No caso español, a rede básica de vía ancha foi obra dos franceses, seguidos a moita distancia de británicos e belgas. En Galicia sucedeu algo similar. Dáse a circunstancia de que a primeira liña inaugurada, Santiago-O Carril (1873), prolongada en 1899 até Pontevedra, estivo durante a meirande parte da súa vida autónoma en mans británicas, constituíndo o único caso de investimento ferroviario británico en Galicia. O obxectivo, pois, deste traballo é analizar en detalle esta empresa (The West Galicia Railway Company): a composición do seu accionariado e núcleo dirixente, a evolución das súas variábeis de explotación, principais etapas polas que atravesou e inserila no contexto do investimento exterior británico no sector ferroviario, en especial en España. Para iso recorreremos basicamente á monografía de Cavana (2008) para o período prebritánico e a fontes primarias empresariais depositadas en arquivos británicos.

### **O ferrocarril en España e Galicia**

O ferrocarril en España iniciouse con atraso debido á dificultade de reunir os capitais necesarios e a falla de perspectivas claras de rendibilidade. Houbo que esperar á Lei de Ferrocarrís de 1855, co apoio estatal en forma de subvencións e libre importación de

materiais, para o despegue do sector, que tivo moito de especulativo e ficará paralizado pola crise financeira de 1866. Un novo pulo construtor, xa sobre bases máis realistas, acompañará a nova Lei de Ferrocarrís de 1877. Ao igual que noutras infraestruturas (estradas, telégrafo) a rede ferroviaria principal seguirá unha estrutura radial, comunicando a capital do Estado cos principais portos peninsulares<sup>210</sup>.

En Galicia, o escaso dinamismo da súa economía, o seu afastamento de Madrid, o complicado da súa orografía e as polémicas localistas, dificultaron e atrasaron aínda máis a posta en marcha do ferrocarril, ficando á marxe do primeiro boom ferroviario e adocendo de defectos de tracexado (Nárdiz, 1995). A primeira liña, Santiago-O Carril (prolongada en 1899 até Pontevedra), inaugurouse en 1873. A seguinte, A Coruña-Lugo, en 1875, enlazando en 1883 coa meseta en Ponferrada e pasando dous anos máis logo a mans da Compañía Norte (Veiga, 1999). A liña entre Vigo e Ourense abriuse en 1881, prolongándose en 1885 até Monforte para empalmar coa liña A Coruña-Ponferrada (Aguilar, 2006). En 1886 Vigo quedará enlazado con Portugal por Tui. Ficaré dese modo establecida a rede básica, completada en 1918 co tramo Betanzos-Ferrol e, dun modo moi serodio, coa liña A Coruña-Santiago (1943) e Sanabria-Ourense-Santiago (1958). Dende o punto de vista empresarial, a partir de 1928 o groso das liñas, agás a da Coruña-Ponferrada (Norte), integráranse na Compañía (mixta) Nacional de Ferrocarriles del Oeste. Ambas pasarán a Renfe en 1941 (Carmona, 1974). Os ferrocarrís de vía estreita tiveron pouco desenvolvemento debido á ausencia de grandes explotacións mineiras. Limitáronse á liña Vilaoudriz-Ribadeo (1905) e Ferrol-Xixón (1968).

<sup>210</sup> Sobre o ferrocarril en España, as obras máis completas son as de Comín, Martín Aceña, Muñoz e Vidal (1998), e Muñoz, Sanz e Vidal (1999).

### O investimento exterior no ferrocarril

O groso da rede ferroviaria española foi obra do capital estranxeiro, agás en Cataluña<sup>211</sup>. Os principais inversores foron os franceses, liderados por tres bancos de negocios: Crédito Mobiliario Español (irmáns Pereire: Norte), Sociedad Española Mercantil e Industrial (Rothschild: MZA) e Compañía General del Crédito de España (irmáns Guilhou e Alfred Prost). Os franceses centráronse nas liñas principais. En segundo lugar pero a moita distancia, figuran os británicos, especializados en pequenas liñas tendentes a dar saída á produción mineira por un porto próximo, en especial en Andalucía e sueste de España. Finalmente, están os belgas, hexemónicos nos ferrocarrís de vía estreita, aproveitando a súa experiencia internacional neste nicho de mercado (Martínez-López, 2003).

No período anterior a 1855 son numerosas as iniciativas británicas nos proxectos de ferrocarrís en España, pero a maioría delas non chegaron a frutificar<sup>212</sup>. Entre as excepcións podemos citar o ferrocarril Barcelona-Mataró (1848). Maior relevancia tivo o seu papel na achega de material ferroviario, en especial rodante, até 1880.

Durante o primeiro boom ferroviario, 1855-1866, impulsado pola Lei de Ferrocarrís de 1855 e as leis bancarias de 1856, volven aparecer iniciativas británicas, pero illadas e sen o soporte bancario das francesas<sup>213</sup>. Trátase do ferrocarril de Utrera a Morón e Osuna, en Andalucía e o de Santiago ao Carril, logo prolongado a Pontevedra. Ambos presentan bastantes paralelismos: pequenas

<sup>211</sup> As obras de referencia sobre o tema son as de Broder (1981), Castro (2007), Cuéllar (2009), Martínez-López (2006 e 2007), Tortella (2000) e Vidal e Ortúñez (2002).

<sup>212</sup> Para a análise de conxunto das compañías ferroviarias de vía ancha de capital británico en España seguimos, no fundamental, o traballo de Cuéllar (2009).

<sup>213</sup> Os primeiros bancos británicos en España son relativamente serodios: Anglo-Foreign Banking (1872) ou Union Bank of Spain and England (1882).

liñas, de carácter estratéxico entre os principais eixos rexionais, iniciativas locais que acabarán en mans dos construtores británicos.

Logo do impás creado pola crise financeira de 1866 e o fracaso de moitos proxectos especulativos, as novas leis ferroviarias de 1870 e 1877 sentarán as bases para unha nova expansión do sector. Este novo ciclo estará marcado polo papel regulador do Estado, a fusión de compañías e o desenvolvemento de proxectos máis realistas, centrados na creación de liñas mineiras (con saída portuaria para a exportación) ao abeiro do boom deste sector promovido pola lei liberalizadora de 1868. Neste contexto enmárcase a posta en marcha dun importante número de iniciativas británicas, pero tamén belgas e francesas, en especial na década 1884-1894 e centradas sobre todo nos ricos xacementos mineiros (cobre e ferro, en especial) de Andalucía e o sueste. No caso británico podemos citar, de vía ancha, a Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva, The Great Southern of Spain Railway (Lorca-Granada), The Algeciras (Gibraltar) Railway Company (Algeciras-Bobadilla), The Madrid and Portugal Direct Railway (Avila and Salamanca)<sup>214</sup> e The Granada Railway (Baza a Guadix).

No caso dos ferrocarrís de vía estreita cómpre distinguir entre os de servizo público e aqueles outros de uso exclusivo dunha empresa, con finalidade mineira ou industrial. Estes últimos foron bastante numerosos nas bisbarrias mineiras controladas por capital británico como Huelva, por exemplo. Centrándonos nos primeiros, a case totalidade das compañías fúndase con posterioridade á Lei Xeral de Ferrocarrís e Tranvías de 1877 e boa parte delas no quinquenio 1886-1891, reflectindo un certo retraso no impacto da devandita normativa e, sobre todo, na recuperación da crise financeira internacional de 1873. A penetración inglesa é pioneira, e coincidente

<sup>214</sup> Só se construíu o tramo Salamanca-Peñaranda de Bracamonte, de 40 km.

co boom ferroviario británico dos oitenta<sup>215</sup>. A liquidación, sobre todo no caso belga, prodúcese xeralmente durante a primeira posguerra mundial, como consecuencia da crise ferroviaria e do impacto da Gran Guerra. O investimento belga é hexemónico, representando case dous terzos do total (65,3 %), fronte a un 21,7 % de Francia e un 13 % de Gran Bretaña. As empresas británicas especialízanse na exportación de minerais e produtos agrarios no sueste español. Non adoitan estar asociadas a grandes consorcios, como as belgas e francesas, senón que o seu accionariado acostuma ser moito máis amplo.

### **Xénese e posta en marcha do ferrocarril compostelán**

A iniciativa para a construción do ferrocarril procedeu da Sociedade Económica de Amigos del País (SEAP). Esta entidade nacera coa Ilustración e estaba constituída principalmente por intelectuais vencellados á universidade e por burgueses. Dentro das súas arelas reformistas inseriríase o obxectivo de dotar a Santiago dunha conexión ferroviaria co seu porto máis próximo, O Carril. Nesta liña foi a proposta aprobada en 1859 pola SEAP, a iniciativa do seu vicepresidente José Sánchez Villamarín, que será alcalde republicano en 1873. Esta iniciativa hai que situala no contexto da rivalidade interurbana, seguindo o coñecido efecto emulativo. A este respecto, cómpre lembrar que a esa altura as cidades da Coruña e Vigo xa dispuñan de concesións ferroviarias (A Coruña-Palencia e Vigo-Ourense-Zamora). Para poñer en marcha o proxecto creouse en 1860 unha comisión mixta Concello-SEAP.

O 7 de abril de 1861 outorgouse a concesión Santiago-O Carril, por 99 anos e sen subvención (estatal ou provincial), aínda que coas exencións fiscais á importación dos materiais, valorados en 13,4 millóns de reais. As tarifas por viaxeiro (de 1ª, 2ª e 3ª)/km

<sup>215</sup> Que se produce no conxunto do investimento exterior británico ferroviario, con outra conxuntura alcista, aínda maior, entre 1907-1914 (Stone, 1999). A case totalidade do investimento ferroviario británico en España (vía estreita e ancha) ten lugar entre 1882-1893.

eran de 40, 30 e 10 cént.; as de mercadorías oscilaban entre 50-65 cént. por tm/km, segundo o seu valor/peso<sup>216</sup>.

O proxecto técnico foi obra do enxeñeiro inglés Thomas Rumball. Contemplaba inicialmente o destino en Cesures, cun custo de 11,3 millóns de reais. Rumball comprometéase a obter 6 millóns de inversores estranxeiros, sempre que os capitalistas autóctonos financiasen o resto. Para iso facía fincapé nas facilidades para a cría e exportación de gando bovino ao mercado británico, en plena expansión neses anos. O carácter inviábel do porto de Cesures obrigou a prolongar a liña até O Carril, o que encareceu o presuposto até os 23,3 millóns. A construción contratouse inicialmente coa casa francesa Archen, Rodon et Cie, que se comprometía a adquirir accións da empresa ferroviaria por 7 millóns de reais, á que se retirou posteriormente por insolvencia. Diante das dificultades para atopar construtor, indicativo de que non vían clara a viabilidade do proxecto e/ou non dispuñan ou estaban dispostos ao desembolso requirido, asinouuse finalmente un contrato co contratista inglés John Stephenson Mould polo que a súa achega procedería do presuposto da obra, en forma de accións e obrigacións. Este, xunto con Camilo Bertorini, dirixiron as obras iniciadas en 1862 (Aguilar, 2006: 45).

A concesión transferiuse en 1863 á Compañía del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Doña Isabel, constituída en 1861 cun capital de 25 millóns de reais, a metade en accións de 500 reais e o resto en obrigacións ao 6%. O seu Consello de Administración estaba integrado por aristócratas (como o presidente Juan Ozores Valderrama, señor de Rubiáns, falecido en 1870) e algún republicano (como o secretario e pai do escritor Valle-Inclán), incorporándose en 1871 o ministro Eugenio Montero Ríos como presidente.

<sup>216</sup> *Gaceta de Madrid* 7/1/1862, onde figura o prego de condicións.

Malia o inicio das obras a situación financeira da compañía era delicada. Continuaban as dificultades para colocar as accións entre os inversores e mesmo a maioría dos accionistas seguían sen desembolsar o seu importe. A situación agravouse en 1865 cando o Crédito Cántabro reclamou o reembolso do seu crédito e o Goberno ameazou con declarar caducada a concesión por incumprimento dos prazos de execución. A estas dificultades engadíanse as graves disensións internas entre o xerente Inocencio Vilardebó, empresario santiagués, e o construtor inglés John Stephenson Mould. Por outra banda, o contexto xeral era negativo para os negocios, coa crise financeira de 1866 e as convulsións do Sexenio Revolucionario. Nesta situación, a compañía declárase en suspensión de pagos en 1866 para gañar tempo e buscar alternativas de financiamento.

A situación mellorará nos anos seguintes. Así, a lei de 1870 fixaba unha subvención de 60 000 ptas./km para as liñas en construción e as estratéxicas, obtendo a de Santiago-O Carril un anticipo do 20%. A maiores, Mould conseguiu en 1871 un empréstimo do Credit Foncier of England co aval das súas accións e obrigacións, o que permitiu reanudar as obras en 1872 e inaugurar, por fin, a liña o 15 de setembro de 1873. Porén, o custo duplicouse respecto ás previsións iniciais, pasando de 21 millóns de reais a 41,5<sup>217</sup>. Como era habitual entre as compañías de servizos públicos de capital estranxeiro, a procedencia do material, tanto fixo como móbil, adoitaba proceder do país de orixe da empresa, neste caso do Reino Unido<sup>218</sup>, onde foi enviado o primeiro maquinista para a súa formación. O carbón empregado procedía de Gales e Asturias, mesturándose con cantidades elevadas de madeira galega.

<sup>217</sup> 53,3 segundo Mould, que refutou as contas.

<sup>218</sup> O material previsto inicialmente foi de 6 locomotoras, 5 tenders, 36 coches de viaxeiros e 110 vagóns de carga, valorado, xunto co material accesorio, en 8,8 millóns de reais. En 1872 efectuouse o pedido do devandito material, reducido nun terzo polas dificultades financeiras (Cavanna, 2008: 66-67).

### As dificultades na explotación da liña Santiago-O Carril, 1873-1898

Os resultados da explotación durante os primeiros anos foron moito menos positivos do esperado, amosando o carácter excesivamente optimista dos cálculos previos realizados. En realidade, o proxecto inicial era inviábel: baseábase en construír unha liña curta, illada doutras cidades (como Pontevedra, A Coruña e Vigo), que comunicaba unha pequena cidade (Santiago) de escaso dinamismo económico (a única cidade galega que perdeu poboación na segunda metade do XIX) cun irrelevante porto (O Carril, cuxa actividade acabará pasando a Vilagarcía). A maiores, a estación de Santiago atopábase noutro concello (Conxo) e O Carril carecía de acceso ferroviario ao seu peirao. Como acertadamente suxire Cavanna (2008: 76) é probábel que os propios promotores fosen conscientes desa inviabilidade pero buscaban o seu negocio na propia construción da liña, na obtención de subvencións e na especulación máis que na explotación, algo moi habitual na posta en marcha das infraestruturas tanto no pasado como en tempos recentes (autoestradas, AVE, aeroportos).

Os beneficios da explotación eran moi reducidos e incapaces de cubrir o servizo da débeda, xerando un avultado déficit, estimado nos primeiros anos en 2 millóns de reais anuais por Mould. As dificultades financeiras intensificaron as tensións e os preitos entre os accionistas, co intento do Credit Foncier (representado por Allan Wilson e o aristócrata Cecil Beadon) de facerse co control da sociedade para resarcirse das súas débedas. A situación desembocou nunha nova suspensión de pagos en 1876, sendo os principais acredores o devandito Credit Foncier (19 millóns de reais), o construtor inglés J. Livesey (2 millóns) e a sociedade construtora Aldalud, Rodríguez y Cia (0,4 millóns).

En 1880 elixiuse un novo Consello de Administración, ao cal regresaron Mould e Bertorini. O Credit Foncier (agora denominado Credit Company Limited) controlaba o Consello por medio

de Beadon, E.J. Davis (que substituíu a Wilson) e John Trulock (avó do escritor Camilo José Cela). O Credit decidiu xestionar directamente a compañía por medio de Trulock (casado en 1889 coa filla de Bertorini, Josefina), desprazando a Vilardebó e a Mould e os seus negativos enfrontamentos. Nos primeiros anos Trulock realizou investimentos para modernizar as deficientes infraestruturas. Substituíu os raís de ferro por aceiro, reparou edificios e almacéns, renovou os depósitos de auga, postes telegráficos, garitas, e adquiriu unha nova locomotora (en 1894). Como consecuencia, os resultados empresariais melloraron inicialmente, aínda que a costa dun significativo incremento dos gastos de explotación. Porén, dende 1884 o número de pasaxeiros descendeu por mor do andazo de cólera e, sobre todo, da competencia procedente da apertura da liña Monforte a Ourense ao facilitar o tráfico entre Vigo e A Coruña. Con todo, os seus ingresos superaban o procedente do movemento de mercadorías (principalmente sal, tecidos, coiros e carbón), que era modesto e rondaba as 8500 tm/ano.

En 1885 asinouse un convenio cos acredores polo cal se lles entregaban bonos ao portador por valor de 24 000 ptas anuais até a extinción dos respectivos créditos; emitíronse tamén novas accións por importe de 4 millóns de ptas. Isto permitiu a refundación da compañía, que agora se centraría na construción e explotación do novo trazado, que se pretendía estender até A Coruña e Vigo. Deste modo, en 1886 creouse The Coruna, Santiago and Peninsular Railway Company Limited<sup>219</sup>, que substituíu a Sociedad del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Doña Isabel. O 13 de agosto de 1886 asinouse un convenio entre ambas as compañías<sup>220</sup>. O Compostelano cedía a concesión e todo o material fixo e móbil a cambio de accións da compañía inglesa na proporción dunha acción (500 ptas) do Compostelano por

<sup>219</sup> O 20 de agosto de 1889 aprobou a súa disolución, pero este acordo foi revocado o 10 de xullo de 1893.

<sup>220</sup> Public Record Office, *West Galicia Railway BT 31-4823-22502*.



4 (20 £) da inglesa. A maiores, a compañía inglesa entregaría obrigacións por valor de 9900 £. Accións e obrigacións non sobrepasarían as 175 000 £. A compañía inglesa emitiría obrigacións por valor máximo de 550 000 £, ao 6 % e amortizábeis en 25 anos.

A nova compañía tiña un capital nominal de 200 000 £, en accións de 5 £. O seu domicilio radicaba en Londres e o Consello de Administración, composto exclusivamente por ingleses, estaba presidido por Clarendon Golding Hyde, e nel figuraba Sir Weetman Dickinson Pearson, futuro Lord Cowdray, enxeñeiro que impulsara os ferrocarrís mexicanos. O primeiro paso deste ambicioso proxecto consistía en prolongar a liña dende O Carril até Pontevedra. Para iso adquiriuse a concesión ao empresario de Caldas de Reis Laureano Salgado Somoza, dono da Azucarera Gallega, sita en Portas e que debía dotarse dunha estación segundo o contrato de cesión. Esta nova concesión tiña unha subvención estatal de 1 875 000 ptas. (75 000 libras), pagadeira en bonos ao 5 %. A maiores, a Deputación de Pontevedra comprometeu unha subvención de 500 000 ptas. (20 000 libras, en anualidades de 2000 libras), cuns xuros do 4 %. Tamén a Deputación da Coruña prometera unha subvención polo mesmo importe, que nunca se chegou a facer efectiva.

A construción do novo tramo encargouse a Delfín Sánchez y Cia, construtor ferroviario mexicano de orixe española, xenro do presidente Benito Juárez e falecido en 1898 (Gutiérrez, 1999: 326-327). Esta presenza mexicana seguramente está relacionada cos negocios mexicanos de varios conselleiros británicos da compañía do ferrocarril galego, como veremos máis adiante. O presuposto da prolongación da liña, de 31,6 km, era de 234 980 £, ao que habería que engadir 10 000 £ para o acondicionamento da liña existente<sup>221</sup>. As previsións de ingresos (8000 ptas.) e gastos (5200 ptas.) por km eran bastante axustadas (no trienio 1900-1902 foron dunhas 9000 e 6000 ptas., respectivamente), permitirían facer fronte aos xuros

<sup>221</sup> Archivo Histórico Ferroviario, *West Galicia Railway C - 1522 - 003*.

dunha emisión de 12 000 obrigacións de 300 ptas. ao 3 %, sempre que se contase coas subvencións públicas indicadas supra, e obter superávit. En realidade, as cargas financeiras foron superiores ao ter que emitir máis obrigacións das previstas e a un xuro do 5 %, polos problemas co financiamento da liña e co cobro da subvención da Deputación da Coruña. As subvencións realmente recibidas foron de 71 833 £ (1 795 825 ptas.) do Estado, contabilizada xa en 1900 e de 430 000 ptas. da Deputación de Pontevedra, pagadas entre 1901-1912.

O 31 de xullo de 1893 asinouse un acordo entre a compañía e os contratistas Pearson & Son (George Pearson e Weetman Dickinson Pearson), que concretaba os termos do acordo previo de 6 de setembro de 1889<sup>222</sup>. Os contratistas aceptaban mercar os activos da compañía e asumir todos os seus compromisos, que ascendían a 33 399 £, delas 16 000 con Brown Sanson Co. Comprometíanse a adquirir accións da compañía por valor de 157 000 £.

The Coruna, Santiago and Peninsular Railway Company Limited cambiou o 20 de xaneiro 1896 a súa denominación pola de The West Galicia Railway Company, cuxo xerente seguía sendo Trulock, que en 1896 trasladou as oficinas de Santiago a Vilagarcía<sup>223</sup>. A nova compañía mantiña un capital nominal de 200 000 £, en 40 000 accións de 5 £, das que se atopaban desembolsadas inicialmente 31 837 accións<sup>224</sup>.

Durante esta etapa de explotación do tramo Santiago-O Carril, os resultados (gráficos 1-5) foron, cos naturais altibaixos das conxuntas económicas, modestos e mesmo negativos nos primeiros anos, pois como sinalamos supra os beneficios da explotación

<sup>222</sup> Public Record Office, *West Galicia Railway BT 31-4823-22502*.

<sup>223</sup> Archivo Histórico Ferroviario, «Arriendo de una casa en Villagarcía, para oficinas de la compañía The West Galicia Railway Company Limited en la línea de Santiago a Pontevedra», C - 1474 - 008.

<sup>224</sup> Articles of Association, 1899, artigo 3.

eran moi reducidos e incapaces de cubrir o servizo da débeda, o que levou á suspensión de pagos de 1876 e á reorganización da xestión en 1880. O problema de fondo eran as limitacións intrínsecas dunha liña pequena, illada e cun *hinterland* escasamente dinámico que, conseguintemente, xeraba un escaso movemento tanto de pasaxeiros como de mercadorías.

Os ingresos, expresados en libras, apenas medraron durante ese cuarto de século, se ben é certo que se viron prexudicados pola negativa evolución do tipo de troco da última década do XIX (Gráfico 6). Os gastos seguiron unha tendencia similar, aínda que se contraeron en maior medida nos últimos anos, o que permitiu mellorar o coeficiente de explotación. Esa redución dos gastos puido estar motivada por unha mellora na eficiencia a raíz dos cambios na xestión introducidos en 1880 e/ou máis probablemente polas tendencias deflacionistas deses anos. Os ingresos por pasaxeiros duplicaban os procedentes das mercadorías, indicativo da pobre actividade económica e o grao de mercantilización da contorna. Con todo, ambos seguen unha tendencia contraposta, con caída de viaxeiros (en ingresos, e estancamento en número até 1892 e moderado ascenso posterior) e forte ascenso de mercadorías, en especial en tm, resultado quizais dos esforzos do xerente por atraer novos fluxos. Os ingresos por viaxeiro seguen unha tendencia máis estábel que por tm, motivado por unha menor variación da súa composición.

#### **A estrutura financeira e accionarial da compañía británica**

En 1899, cando se inaugurou o tramo O Carril-Pontevedra, a compañía mantiña o seu capital social de 200 000 £ en accións (40 000 accións de 5 £) das que se atopaban desembolsadas 166 630 £ (83,3%), e 200 000 £ en obrigacións ao 5% das que se atopaban desembolsadas 177 252 £ (88,6%). Estas porcentaxes de capital desembolsado superaban a media das compañías ferroviarias británicas en España (75%). Tiña tamén unha subvención do goberno

español de 71 833 £. É dicir, contaba cun financiamento total de 415 715 £. O valor contábel das liñas, a 30 de xuño de 1900, era de 179 300 £ (Santiago-O Carril) e 264 272 £ (O Carril-Pontevedra), é dicir un total de 443 572 £. Existía, pois, un desfase que se cubría principalmente polo crédito do construtor.

A 31 de decembro de 1926 o capital accións desembolsado era de 212 050 £ (sobre un nominal de 225 000), o das obrigacións 177 607 £, contabilizábase unha subvención do goberno español de 71 833 £ e outra da Deputación de Pontevedra de 13 851 £. Porcentualmente, as accións representaban o 44,6%, as obrigacións o 37,4% e as subvencións o 18%. En termos comparativos, das sete compañías ferroviarias británicas de vía ancha en España, a galega situábase a 3ª (practicamente igualada coa 2ª) en porcentaxe de accións, a 4ª en obrigacións (practicamente igualada coa 5ª) e a 3ª en subvencións, é dicir, en xeral nunha posición intermedia, cun posicionamento algo máis robusto en recursos propios.

A estrutura accionarial (Cadro 1) da compañía británica reflexaba as vicisitudes atravesadas nas súas formulacións anteriores. O número de accionistas era relativamente elevado, conxunción resultante do conglomerado formado ao longo do tempo, aínda que a maior parte deles detentaban un número moi pequeno de accións, representando eses pequenos accionistas apenas o 1% do capital, en liña coa maioría das restantes compañías británicas pero cunha porcentaxe inferior a case a totalidade delas. A meirande parte deles era de nacionalidade española, principalmente galegos, fundamentalmente de Santiago. Isto era un elemento diferencial respecto ás restantes compañías británicas e procedía, obviamente, do transvase de accionariado do extinto Ferrocarril Compostelano. Neste grupo incluíamos ao importante núcleo de indianos galegos da Habana. Esta participación fora o resultado da actividade desenvolvida en 1861 por Antonio Puente y Franco, oriúndo de Santiago e residente na Habana, que promoveu unha

subscripción de accións entre os potentados galegos residentes en Cuba, conseguindo un millón de reais, a metade do previsto. Neste senso, cómpre salientar o rol desempeñado por indianos de Cuba nas primeiras iniciativas ferroviarias en España, como o coruñés Juan Martínez Picavía na liña A Coruña-Zamora ou o catalán Miguel Biada Bunyol na pioneira Barcelona-Mataró (Cavanna, 2008: 30, 47).

Os británicos representaban só o 30 % dos accionistas, pero posuían a case totalidade do capital, aínda en maior medida do que sucedía noutras compañías ferroviarias británicas<sup>225</sup>, resultado en boa medida das reticencias do capital autóctono xa na conformación do Compostelano e a progresiva asunción de débedas con contratistas e entidades financeiras británicos que se transformaron en accións. O promedio de accións por accionista era elevado, máis de 500, pero enganoso, pois agochaba notábeis diferenzas entre eles, en especial, entre os británicos, cuxa moda era 500 accións, e o resto, tanto de Santiago como da Habana, que posuía xeralmente só 1 ou 2<sup>226</sup>. Isto último semella poñer de manifesto que no caso de Santiago o accionariado tiña unha compoñente relativamente máis modesta, motivado como era habitual no caso dos servizos públicos por un compromiso cidadán e desexo de emulación urbana, e no caso dos indianos, de maior capacidade económica, movidos quizais máis ben por un compromiso persoal co promotor inicial da idea. Como sería de esperar nunha sociedade que relegaba a muller á esfera doméstica, a presenza feminina (tres compostelás e unha británica en 1893) no accionariado é residual e cun número de accións inferior ao dos homes. Significativamente, mentres os homes figuran identificados pola súa profesión, as mulleres sono polo seu status familiar (casada, viúva). Esta estrutura accionarial mantense no substancial até o final da compañía, cun lixeiro incremento do número de accionistas, seguramente relacionada coa

<sup>225</sup> Un 99,4 % fronte á media do 93 %.

<sup>226</sup> O maior accionista compostelán só posuía 25 accións e o indiano 19.

ampliación de capital. Os cambios máis significativos son o incremento no número de accionistas británicos, e o forte incremento da presenza feminina (doce británicas e tres compostelás), tanto en número como en accións posuídas o que pode estar relacionado coa crecente influencia do movemento feminista (sufraxista) en Gran Bretaña a partir da primeira guerra mundial.

Cadro 1. Estrutura accionarial

	1893	1927
Nº de accionistas	62	71
Nº de accións	36 531	42 180
Accións por accionista	513,3	594,5
Coefficiente de variación	2,5	2,9
Mulleres accionistas	4	15
Accións por muller accionista	126,3	531,7
% Accionistas GB	30,6 % (99,4 %)	40,8 % (99,5 %)
% Accionistas Galicia	40,3 % (0,2 %)	35,2 % (0,3 %)
% Accionistas resto España	4,8 % (0,1 %)	4,2 % (0,1 %)
% Accionistas Cuba	24,2 % (0,1 %)	19,7 % (0,1 %)

Fonte: *Public Record Office*, West Galicia Railway—BT 31-4823-22502.

Elaboración propia. Entre paréntese porcentaxe do capital.

Malia o número relativamente elevado de accionistas, a concentración accionarial era bastante elevada, pois en 1893 (Cadro 2) os 6 maiores accionistas detentaban o 68,4 % das accións. Continuaba séndoo en 1927 (Cadro 3), pois os nove maiores accionistas (en realidade cinco pois varias eran mancomunadas) ostentaban o 76,4% das accións. En 1893 os principais accionistas eran construtores e unha sociedade de investimento (trust), resultado como vimos da transformación de débedas en accións. En bo número de casos a profesión dos accionistas é meramente identificada na fonte co xenérico cabaleiro (*gentleman*), que resulta

pouco clarificador. En 1927 dos principais accionistas anteriores mantéñense Hyde, Pearson e o trust. O resto son nobres e avogados, con accións mancomunadas en varios casos. O perfil dos maiores accionistas é similar ao doutras compañías británicas, coa particularidade da maior relevancia dos construtores.

O primeiro trust apareceu en Londres en 1868, en 1879 convertéronse en compañías e consolidáronse a partir de 1893 (Hutson, 2005: 440). Os irmáns Livesey, como vimos supra, foran acredores da compañía, transformando a súa débeda en accións. Eran enxeñeiros, construtores e inversores no sector ferroviario, cunha dilatada participación nos ferrocarrís españois e doutros países, en moitos casos en colaboración cos Mould<sup>227</sup> e Henderson<sup>228</sup> (Cuéllar, 2009). Formaban parte da casa Livesey, Son & Henderson, empresa de enxeñería que traballaba habitualmente para a compañía<sup>229</sup>. O construtor Kitson, provedor de locomotoras para West Galicia Railway, tamén participara con Henderson en dúas liñas andaluzas. Analizaremos en detalle as conexións máis adiante. No conxunto español o maior grupo inversor foi o de Jardine Matheson, seguido do de Alexander Henderson.

Como sinala Cuéllar (2009) para varias compañías ferroviarias británicas en España, entre elas esta, os maiores accionistas adoitaban ser tamén os posuidores da meirande parte das obrigacións, o que lles facilitaba o control total sobre as compañías, pero indirectamente puña de manifesto a desconfianza do mercado de capitais na viabilidade destes negocios, pola dificultade da colocación dos títulos, tanto accións como fóra do núcleo duro da compañía. Tamén era relativamente frecuente que os acredores (contratistas, prestamistas) se convertesen en

<sup>227</sup> Georges e seu fillo John Stephenson, como a liña Alar del Rey-Santander e o ferrocarril Caledoniano en Escocia.

<sup>228</sup> En *The Great Southern of Spain Railway, The Algeciras (Gibraltar) Railway Company*, tamén ferrocarrís na Arxentina.

<sup>229</sup> Figura nas Memorias de 1900-1926 como os enxeñeiros da compañía.

importantes detentadores de títulos das compañías, ao ser deste modo compensadas as débedas destas con eles.

Cadro 2. Principais accionistas en 1893

Nome	Profesión	Nº accións	Obrigacións en £ <sup>230</sup>
Trustees Executors and Securities Issues Company	Compañía	6225	5000
Livesey, John	Construtor	4325	5000
Livesey, James	Construtor	4216	3333
Pearson, Weetman Dickinson	Construtor e parlamentario	4216	3333
Kitson, Sir James	Construtor e parlamentario	3216	3333
Hyde, Clarendon Golding	Avogado e construtor	2773	4168

Fonte: *Public Record Office*, West Galicia Railway BT 31-4823-22502.

Cadro 3. Principais accionistas en 1927

Nome	Profesión	Nº accións
Airedale	Barón	9425*
Peat, Sir William	Auditor	9425*
Holmes, Arth	Avogado	9425*
Elder, Robert William	Avogado	7413**
Liddell, William	Nobre	7413**
Tyrrell, Charles Robert	Coronel	7413**
Trustees Corporation Ltd.	Compañía	5676
Hyde, Sir Clarendon Golding	Avogado e construtor	5425
Pearson, Weetman Dickinson	Vizconde e construtor	4278

\*As accións son conxuntas. \*\*As accións son conxuntas.

Fonte: *Public Record Office*, West Galicia Railway BT 31-4823-22502.

<sup>230</sup> Falta 833 de Henry Hurrell para completar as 25 000 £. O capital accións desembolsado representaba 159 185 £.

O Consello de Administración (Cadro 4) estaba xeralmente conformado, como cabería esperar, polos principais accionistas<sup>231</sup>, pero non sempre, en especial no cargo de secretario que adoitaba posuír unha cantidade simbólica de accións. En certos casos o seu escaso número de accións resulta enganoso, pois en realidade representan corporacións que posúen un elevado número de accións, caso de Gilber Taylor, director xeral de Trustees Corporation.

Estivo liderado por Clarendon Golding Hyde como presidente durante todo o período, secundado polo secretario John Price Jones. O resto dos conselleiros mantivéronse relativamente poucos anos no cargo e na propia compañía (a teor da súa ausencia nas listaxes de accionistas de 1893 e 1927), o que da unha imaxe de certa inestabilidade na xestión. A presenza feminina tanto entre principais accionistas como entre conselleiros é nula, algo habitual na época e até datas recentes. Igual sucede coa participación de non británicos, aínda que adoitaba ser relativamente frecuente a presenza de notábeis nativos no Consello de Administración para facilitar o contacto coas autoridades do país anfitrión. Neste caso semella que os accionistas británicos optaron por exercer un control total e directo sobre a compañía. É importante subliñar o establecemento de redes empresariais, manifestado na presenza de varios conselleiros nos mesmos consellos de administración, xeralmente do sector ferroviario, non só en España senón tamén noutros países, neste caso en México. Podemos citar os casos de Forbes e Livesey (Great Southern of Spain Railway), Hyde, Jones, Knatchbull-Hugessen e Pearson (Madrid and Portugal Direct Railway), Hyde e MacDonald (Whitehall Electric Investments Ltd), Hyde e Pearson (Pearson & Son, Great Northern and City Railway), ademais do xa visto de Mould e Livesey (ferrocarrís Alar del Rey-Santander e Caledoniano). Como vemos, o nexa de

<sup>231</sup> Os Estatutos esixían un mínimo de 500 £ para ser Conselleiro, *Articles of Association*, 1899, artigo 80. O Consello tiña dereito a unha retribución conxunta de 600 £ anuais, artigo 81.

unión da maioría deles é Hyde. Estas redes de enxeñeiros/construtores/inversores británicos nos ferrocarrís españois e doutros países de localización de compañías británicas, facilitaba a obtención de capitais e reducía o risco moral. Constatase a súa existencia noutras compañías británicas ferroviarias (Cuéllar, 2009).

Cadro 4. Consello de Administración

Nome	Profesión	Cargo	Anos no cargo	Nº accións (1893)	Nº accións (1927)
Airedale <sup>232</sup>	Lord	C	1906-1911		9425
Firth, Frederic Henry <sup>233</sup>		C	1892-1899?		
Forbes, Edmund B. <sup>234</sup>	Enxeñeiro	C	1913-1924		
Hyde, Clarendon Golding <sup>235</sup>	Avogado e construtor	C e P	1892-1927	2773	5425
Jones, John Price <sup>236</sup>		S	1904-1927		1
Kitson, James	Construtor e parlamentario	C	1892-1905	3216	

<sup>232</sup> Falecido en 1911.

<sup>233</sup> Quizáis pertencente á aceiría de Sheffield Thomas Firth & Sons, Jeremy (1986: 363-367).

<sup>234</sup> Enxeñeiro xefe do Interoceanic Railroad (México). Traballou tamén en Chile, noutros países, e na liña Lorca-Baza-Águilas, pertencente ao Great Southern of Spain Railway (irmáns Livesey e Henderson). Fonte: varias páxinas de Internet. Faleceu en 1924.

<sup>235</sup> En 1913 figura como Presidente de Madrid and Portugal Direct Railway, Brazil North Eastern Railway; Vicepresidente de S. Pearson and Son; Conselleiro de Dover Cliffe Land, Gordon Hotels, Great Northern and City Railway, Metropolitan Railway, Puebla Light and Power, *Stock Exchange Official Intelligence*, 1913. Tamén era Conselleiro de Whitehall Electric Investments Ltd.

<sup>236</sup> En 1913 figura como secretario de Madrid and Portugal Direct Railway, *Stock Exchange Official Intelligence*, 1913.

Knatchbull-Hugessen, C.M. <sup>237</sup>		C	1906-1912		
Livesey, John	Enxeñeiro e construtor	P	1892-1894	4325	
MacDonald, John Hitcheson <sup>238</sup>	Cabaleiro	C	1923-1927		200
Melvin, James <sup>239</sup>		S	1900-1905	10	
Pearson, Weetman Dickinson <sup>240</sup>	Construtor e parlamentario	C	1892-1908	4216	1891
Slaughter, William Capel <sup>241</sup>	Avogado	C	1908-1915		
Taylor, Gilbert <sup>242</sup>	Auditor	C	1916-1927		200
Young, Alexander <sup>243</sup>		C	1894-1907		

C: Conselleiro; S: Secretario; P: Presidente.

Fonte: *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías 1893-1899*; *West Galicia Railway Reports, 1900-1926. Elaboración propia.*

<sup>237</sup> En 1913 figura como vicepresidente de Madrid and Portugal Direct Railway; conselleiro de Exeter Railway, Granville M, Mexican Gold and Silver Recovery, *Stock Exchange Official Intelligence*, 1913.

<sup>238</sup> Tamén conselleiro de Whitehall Electric Investments Ltd.

<sup>239</sup> Faleceu en 1905.

<sup>240</sup> Enxeñeiro, construtor ferroviario en Gran Bretaña, México e España, empresario do petróleo en México, político liberal, en 1880 fíxose cargo da compañía construtora, fundada polo seu avó en 1844, Pearson & Son, faleceu en 1927 <[https://en.wikipedia.org/wiki/Weetman\\_Pearson,\\_1st\\_Viscount\\_Cowdray](https://en.wikipedia.org/wiki/Weetman_Pearson,_1st_Viscount_Cowdray)>, consultada o 21/2/2021.

<sup>241</sup> En 1913 figura como presidente de Home and Colonial Stores; Industrial and General Trust; Midland R Co of Western Australia; Second Industrial Trust; South American Stores (Gath & Chaves); vicepresidente de British Automatic; Trust Union; *Stock Exchange Official Intelligence*, 1913. Faleceu en 1917.

<sup>242</sup> Tamén director xeral de Trustees Corporation.

<sup>243</sup> Faleceu en 1907.

### Os efectos positivos da ampliación da liña até Pontevedra, 1899-1913

O 24 de xullo de 1899 inaugurouse o tramo O Carril-Pontevedra, de modo que a liña pasaba a ter 75 km e a estar conectada, a partir de Redondela, coa rede estatal, e coa rede portuguesa por medio da ponte de Tui/Valença, en servizo dende 1896. Iso permitiulle establecer un servizo combinado coa empresa MZOV<sup>244</sup>.

En 1901 iniciouse un longo conflito entre a empresa e o Concello de Santiago que reclamaba o cumprimento do compromiso de construción dunha estación máis preto do núcleo urbano, no Hórreo, pois a existente, en Cornes (Conxo), distaba 1 km<sup>245</sup>. A compañía replicaba que non tiña sentido construír unha nova estación tan preto da anterior e reclamaba o pago da prometida subvención de 500 000 ptas. da Deputación coruñesa, que nunca chegou a cobrar. O Gobernador civil da Coruña ameazou coa expropiación, o que moveu a empresa a buscar o amparo da embaixada británica, estratexia frecuente nas compañías estranxeiras, cuxa intervención freou a idea. Finalmente, o Tribunal Supremo deulle a razón ao Concello pero a compañía resistiuse alegando falta de fondos e buscando o amparo da embaixada británica. A nova estación non se construír até 1943 (Villares, 2003: 508).

O que si se levou a cabo, en 1903, foi a prolongación da liña até o peirao do Carril, obra que correu a cargo da empresa Villagarcía Industrial, propiedade de Laureano Salgado, que tamén posuía o balneario La Concha de Arosa, inaugurado en 1888. Porén, a proximidade do Carril a Vilagarcía e o auxe desta en detrimento do Carril (que anexionou en 1913), amosou o erróneo da elección da

<sup>244</sup> Archivo Histórico Ferroviario, *Expediente relativo al servicio combinado establecido entre la Compañía de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo y la de Pontevedra a Carril y Santiago*, D - 0309 - 006

<sup>245</sup> Sobre este asunto ver, Archivo Histórico Ferroviario, *Expedientes relativos a la estación de Santiago en la línea de Santiago a Carril y Pontevedra*, W - 0120 - 004.

Knatchbull-Hugessen, C.M. <sup>237</sup>		C	1906-1912		
Livesey, John	Enxeñeiro e construtor	P	1892-1894	4325	
MacDonald, John Hitcheson <sup>238</sup>	Cabaleiro	C	1923-1927		200
Melvin, James <sup>239</sup>		S	1900-1905	10	
Pearson, Weetman Dickinson <sup>240</sup>	Construtor e parlamentario	C	1892-1908	4216	1891
Slaughter, William Capel <sup>241</sup>	Avogado	C	1908-1915		
Taylor, Gilbert <sup>242</sup>	Auditor	C	1916-1927		200
Young, Alexander <sup>243</sup>		C	1894-1907		

C: Conselleiro; S: Secretario; P: Presidente.

Fonte: Anuario de Ferrocarriles y Tranvías 1893-1899; West Galicia Railway Reports, 1900-1926. Elaboración propia.

<sup>237</sup> En 1913 figura como vicepresidente de Madrid and Portugal Direct Railway; conselleiro de Exeter Railway, Granville M, Mexican Gold and Silver Recovery, *Stock Exchange Official Intelligence*, 1913.

<sup>238</sup> Tamén conselleiro de Whitehall Electric Investments Ltd.

<sup>239</sup> Faleceu en 1905.

<sup>240</sup> Enxeñeiro, construtor ferroviario en Gran Bretaña, México e España, empresario do petróleo en México, político liberal, en 1880 fíxose cargo da compañía construtora, fundada polo seu avó en 1844, Pearson & Son, faleceu en 1927 <[https://en.wikipedia.org/wiki/Weetman\\_Pearson,\\_1st\\_Viscount\\_Cowdray](https://en.wikipedia.org/wiki/Weetman_Pearson,_1st_Viscount_Cowdray)>, consultada o 21/2/2021.

<sup>241</sup> En 1913 figura como presidente de Home and Colonial Stores; Industrial and General Trust; Midland R Co of Western Australia; Second Industrial Trust; South American Stores (Gath & Chaves); vicepresidente de British Automatic; Trust Union; *Stock Exchange Official Intelligence*, 1913. Faleceu en 1917.

<sup>242</sup> Tamén director xeral de Trustees Corporation.

<sup>243</sup> Faleceu en 1907.

### Os efectos positivos da ampliación da liña até Pontevedra, 1899-1913

O 24 de xullo de 1899 inaugurouse o tramo O Carril-Pontevedra, de modo que a liña pasaba a ter 75 km e a estar conectada, a partir de Redondela, coa rede estatal, e coa rede portuguesa por medio da ponte de Tui/Valença, en servizo dende 1896. Iso permitiulle establecer un servizo combinado coa empresa MZOV<sup>244</sup>.

En 1901 iniciouse un longo conflito entre a empresa e o Concello de Santiago que reclamaba o cumprimento do compromiso de construción dunha estación máis preto do núcleo urbano, no Hórreo, pois a existente, en Cornes (Conxo), distaba 1 km<sup>245</sup>. A compañía replicaba que non tiña sentido construír unha nova estación tan preto da anterior e reclamaba o pago da prometida subvención de 500 000 ptas. da Deputación coruñesa, que nunca chegou a cobrar. O Gobernador civil da Coruña ameazou coa expropiación, o que moveu a empresa a buscar o amparo da embaixada británica, estratexia frecuente nas compañías estranxeiras, cuxa intervención freou a idea. Finalmente, o Tribunal Supremo deulle a razón ao Concello pero a compañía resistiuse alegando falta de fondos e buscando o amparo da embaixada británica. A nova estación non se construír até 1943 (Villares, 2003: 508).

O que si se levou a cabo, en 1903, foi a prolongación da liña até o peirao do Carril, obra que correu a cargo da empresa Villagarcía Industrial, propiedade de Laureano Salgado, que tamén posuía o balneario La Concha de Arosa, inaugurado en 1888. Porén, a proximidade do Carril a Vilagarcía e o auxe desta en detrimento do Carril (que anexionou en 1913), amosou o erróneo da elección da

<sup>244</sup> Archivo Histórico Ferroviario, *Expediente relativo al servicio combinado establecido entre la Compañía de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo y la de Pontevedra a Carril y Santiago*, D - 0309 - 006

<sup>245</sup> Sobre este asunto ver, Archivo Histórico Ferroviario, *Expedientes relativos a la estación de Santiago en la línea de Santiago a Carril y Pontevedra*, W - 0120 - 004.

estación no Carril<sup>246</sup>, pois a inauguración da estación de Vilagarcía en 1956 conlevou o peche da do Carril.

A prolongación da liña até Pontevedra propiciou, con lixeiros altibaixos puntuais<sup>247</sup>, un notábel incremento até 1913 no número de viaxeiros e, en especial, de mercadorías transportadas, así como dos seus respectivos ingresos, favorecidos ademais por unha positiva evolución do tipo de troco (gráficos 1-7). De feito o número de viaxeiros duplicouse e o de tm cuadriplicouse no período 1898-1913. Os ingresos por viaxeiro tamén se incrementaron, indicativo de traxectos medios máis longos, pero só inicialmente no caso das mercadorías (quizais polo boom da remolacha), sinal do mantemento de tráficos de pequeno percorrido e/ou de cambios na composición e tarifas dos produtos transportados. O que si medraron notabelmente foron os ingresos por km de explotación; tamén, pero en moita menor medida, os gastos, o que permitiu un crecente diferencial entre ambos. En definitiva, a positiva evolución de ingresos e gastos de explotación redundou nun descenso do coeficiente de explotación. A produtividade, en viaxeiros por empregado, mantívose practicamente estancada, pois o aumento de viaxeiros non superou o do persoal, que pasou de 204 operarios en 1898 a 338 ao ano seguinte e a 405 en 1919. Por contra, a produtividade expresada en tm por empregado continuou a tendencia alcista anterior, medrando espectacularmente. En suma, a ampliación da liña favoreceu, en especial en magnitudes físicas, ao tráfico de mercadorías en maior medida que ao de pasaxeiros.

Os ingresos por pasaxeiros representaban inicialmente arredor do 63% do total, presentando un suave pero continuado descenso a continuación. Ao final do período seguían superando os ingresos

<sup>246</sup> Sobre esta estación, ver Archivo Histórico Ferroviario, *Expedientes relativos a la estación de Carril en la línea de Santiago a Carril y Pontevedra*, W - 0120 - 003.

<sup>247</sup> Así, por exemplo, en 1906 caeu o número de viaxeiros por mor da orde de Correos que obrigaba a que o tren matutino de Santiago saíse ás 2 da noite.

procedentes das mercadorías, pero xa por unha escasa marxe. A inmensa maioría dos pasaxeiros, arredor do 90%, viaxaba en terceira clase, pero só representaba arredor do 75% dos ingresos debido obviamente ao menor prezo dos seus billetes. Esta estrutura mantívose practicamente sen cambios ao longo de todo o ciclo de vida da empresa, o que evidencia a incapacidade/imposibilidade da empresa para atraer en maior medida pasaxeiros con maior capacidade de gasto. Unha parte significativa do tráfico de pasaxeiros procedía dos bañistas que se dirixían de Santiago a Vilagarcía no verán, o que implicaba unha marcada estacionalidade no mesmo e unha dependencia das condicións meteorolóxicas<sup>248</sup>. Outra achega relevante procedía dos peregrinos, o que implicaba picos durante os Anos Santos, que tamén ocasionaba maior tráfico estival, o que reforzaba a disimetría estacional. Con carácter máis estábel figuraba o transporte de emigrantes, en forte auxe neses anos. En 1904 introducíronse con éxito tickets quilométricos, en combinación con outras liñas ferroviarias. Foron empregados principalmente por turistas e viaxantes de comercio.

O tráfico de mercadorías continúa, en porcentaxe sobre os ingresos totais, a tendencia alcista da etapa anterior, pasando do 37% en 1900 ao 43% en 1913. Isto suxire que, malia as dificultades dunha contorna económica pouco dinámica, as previsións e esforzos da compañía ao respecto obtiveron resultados positivos. Unha das principais partidas era o carbón, importado de Gales, un de cuxos principais destinatarios era o propio ferrocarril. Loxicamente o incremento dos km percorridos por este redundaría nun meirande consumo deste input enerxético.

A remolacha azucreira foi outra das principais partidas, a raíz da posta en marcha de dúas fábricas en Padrón e Portas en 1900, pero o seu peche en 1903 supuxo un duro golpe. Porén, a instalación

<sup>248</sup> A adquisición da illa de Cortegada, próxima ao Carril, para o rei en 1906 prometía (en van) para a compañía un incremento no tráfico no verán de viaxeiros.



no Carril de varios serradoiros para o tratamento e exportación de madeira ao resto de España e tamén Gales (vigas para as minas de carbón) impulsou este tráfico, que se converteu probabelmente no principal<sup>249</sup>. Outra das partidas importantes era a sardiña, sometida a importantes fluctuacións segundo as capturas<sup>250</sup>. A progresiva modernización da agricultura galega propiciou un aumento na importación de millo e abonos químicos. Outras partidas relevantes eran o sal, tecidos e coiros, aínda que seguramente declinante este último pola decadencia do sector en Galicia.

A exitosa marcha das variábeis de explotación nestes anos, compartida con outras compañías británicas, permitiu acadar unha positiva e crecente, aínda que moderada, rendibilidade económica. A rendibilidade financeira mellorou substancialmente, amosando por primeira vez resultados positivos, grazas á redución das cargas financeiras, aínda que movéndose tamén en cifras modestas. Así, o empréstito contraído para a construción foi saldado en 1904 coa venda da Débeda española ao 4% depositada orixinalmente como garantía da concesión. A maiores, a Deputación de Pontevedra pagou nos anos 1901-1912 430 000 ptas. da subvención comprometida. En 1906 emitíronse 5000 accións de 5 £, por estar desembolsado a práctica totalidade das anteriores<sup>251</sup>. Finalmente, en 1912 acadouse un arranxo sobre o servizo da débeda, reducindo os xuros das obrigacións do 5% ao 4%<sup>252</sup>. Todo isto permitiu reducir as cargas financeiras, facilitando a obtención dunha positiva rendibilidade financeira, malia as queixas da compañía polo incremento da presión fiscal, directa e indirecta, a partir de 1907.

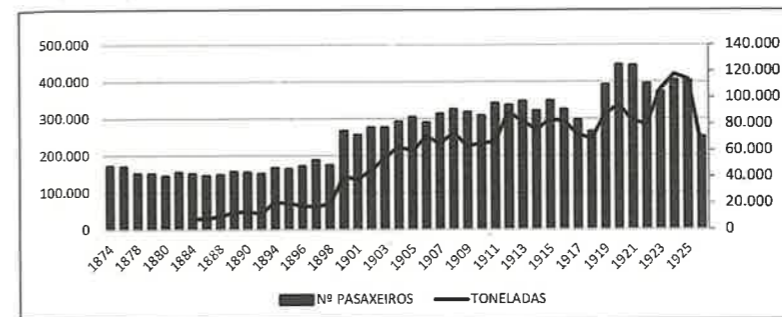
<sup>249</sup> Así, en 1904 transportáronse 28.069 tm de madeira, que representaban o 44,8% do tráfico.

<sup>250</sup> Caída deste tráfico en 1909-1911, por exemplo.

<sup>251</sup> En 1926 só se desembolsara pouco máis da metade desa nova emisión.

<sup>252</sup> Tamén se aprobou un fondo de amortización do capital e outro de renovación dos raís.

Gráfico 1. Número de pasaxeiros e de tm transportados, 1874-1926



Notas: pasaxeiros escala da esquerda, toneladas escala da dereita.

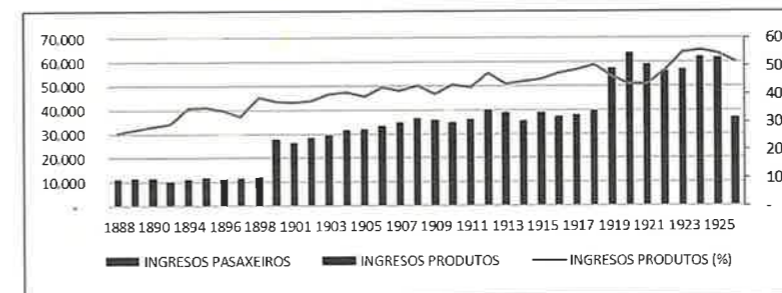
Os datos de 1926 son só do seu segundo semestre.

Fonte: para 1874-1898, Cavanna, 2008; Archivo Histórico Ferroviario, West Galicia Railway C - 1522 - 003,

Anuario de Ferrocarriles y Tranvías.

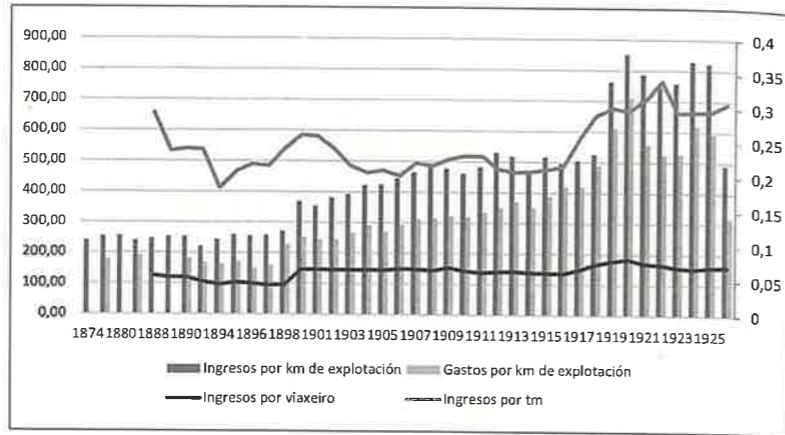
Para 1899-1926, West Galicia Railway Reports, 1900-1926.

Gráfico 2. Ingresos por pasaxeiros e por produtos, 1888-1926, en libras e %



Fonte: ver gráfico 1.

Gráfico 3. Ingresos e gastos por km de explotación, por viaxeiro e por tm, 1874-1926, en libras



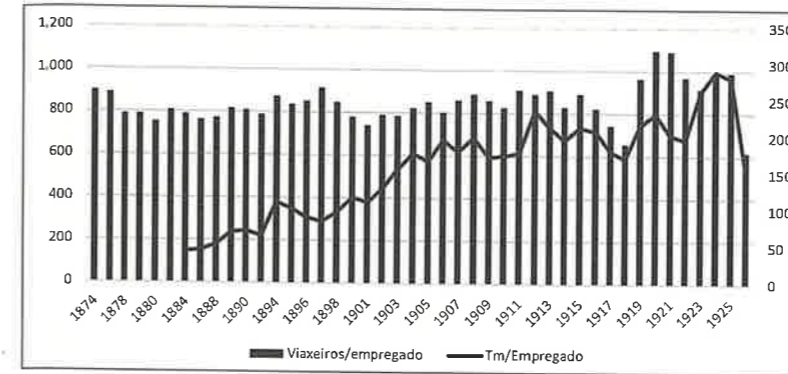
Notas: por km escala da esquerda, por viaxeiro e tm escala da dereita.  
Fonte: ver gráfico 1.

Cadro 5. Datos absolutos e porcentuais do número de pasaxeiros e dos seus ingresos, en libras, por categoría, 1890, 1900 e 1925

	DATOS ABSOLUTOS			DATOS PORCENTUAIS		
	1890	1900	1925	1890	1900	1925
Nº PASAXEIROS	153 795	265 787	401 790	100,0%	100,0%	100,0%
Primeira clase	5 339	10 376	20 628	3,5%	3,9%	5,1%
Segunda clase	8 035	17 203	24 024	5,2%	6,5%	6,0%
Terceira clase	140 421	238 208	357 138	91,3%	89,6%	88,9%
INGRESOS	8 127	17 276	28 099	100,0%	100,0%	100,0%
Primeira clase	800	1 912	4 157	9,8%	11,1%	14,8%
Segunda clase	813	2 190	3 575	10,0%	12,7%	12,7%
Terceira clase	6 514	13 174	20 367	80,2%	76,3%	72,5%

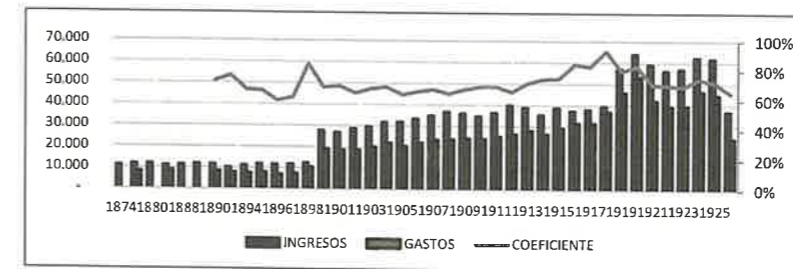
Fonte: Anuario de los Ferrocarriles Españoles, 1893: 75,  
West Galicia Railway Reports, 1900 e 1925.

Gráfico 4. Produtividade, en viaxeiros/empregado e tm/empregado, 1874-1926



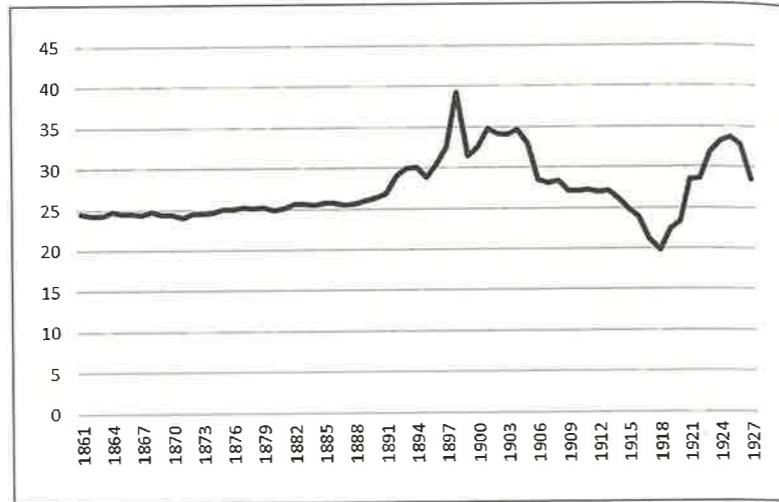
Notas: por viaxeiro escala da esquerda, por tm escala da dereita.  
Fonte: ver gráfico 1.

Gráfico 5. ingresos e gastos de explotación, en libras e coeficiente de explotación, en %, 1874-1926



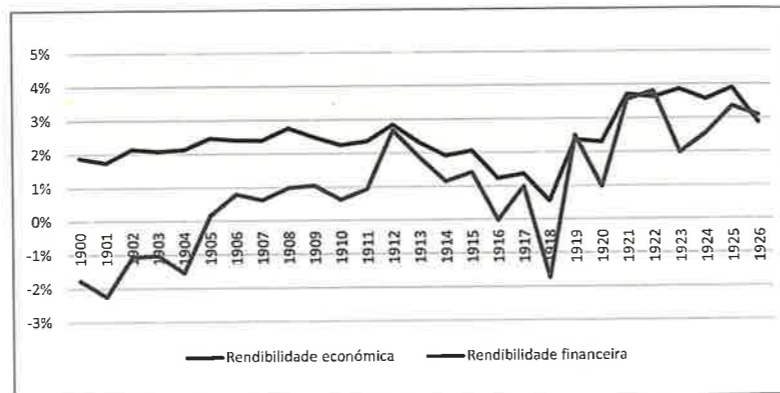
Fonte: ver gráfico 1.

Gráfico 6. Tipo de troco, en ptas./libra, 1861-1927



Fonte: Carreras y Tafunell (coord.) (2005): 704-705.

Gráfico 7. Rendibilidade económica e financeira, 1900-1926, en %



Fonte: West Galicia Railway Reports, 1900-1926. Elaboración propia.

### O negativo impacto da Gran Guerra e da crise ferroviaria, 1914-1927

A primeira guerra mundial supuxo, como noutras empresas ferroviarias, un duro golpe á dinámica alcista anterior (gráficos 1-7). Caeu significativamente o tráfico de viaxeiros e mercadorías. Neste último capítulo as partidas máis afectadas foron as máis conectadas co comercio exterior, como o carbón, millo ou as vigas de madeira. Porén, a caída apenas se notou nos ingresos, en especial de mercadorías, que chegou a igualar por primeira vez o de viaxeiros, pola maior incidencia da crise no tráfico de viaxeiros a curta distancia, a eliminación de todas as tarifas especiais nas mercadorías, a suba de tarifas<sup>253</sup> e o favorable comportamento do tipo de troco. Isto fixo que o ingreso, tanto por viaxeiro como por tm, medrase lixeiramente, para tentar compensar a caída do tráfico, e que o ingreso por km se mantivese. O problema principal veu polo lado dos gastos, pois estes incrementáronse substancialmente por mor das tendencias inflacionistas do momento. Era o caso do carbón importado, que obrigou a recorrer ao asturiano, de peor calidade, e mesmo a mesturalo con madeira, con pobres resultados.

O outro gran capítulo de gastos, os laborais, tamén se incrementou polas esixencias dos traballadores<sup>254</sup> debido ao encarecemento do custo da vida, nun contexto de forte caída da produtividade tanto en termos de viaxeiros como de tm. Nin sequera a redución ao mínimo do servizo de trens pola escaseza de carbón puido conter os gastos. Todo isto ocasionou un importante incremento no gasto por km de explotación. O contraposto comportamento de ingresos e gastos fixo medrar perigosamente o coeficiente de explotación e ocasionou unha drástica caída da rendibilidade tanto económica como, sobre todo, financeira. Isto obrigou a suspender durante varios anos o pago dos xuros e a amortización das obrigacións e do material.

<sup>253</sup> Un 15 % en 1918.

<sup>254</sup> Dispuñan de sindicato propio na empresa.

Malia o negativo contexto e resultados, a xestión do xerente foi reiteradamente encomiada polo Consello de Administración. Trulock faleceu o 9 de xuño de 1919. Comezara a traballar na liña dende a súa apertura en 1873 e como xerente dende 1886. Foi substituído por Harry Williamson, con experiencia previa no Buenos Aires and Pacific Railway, que mantivo o estilo de xestión de Trulock. Williamson foi nomeado vicecónsul británico en Vilagarcía, porto relevante para a diplomacia británica por recalar nela anualmente a Home Fleet.

Durante os anos da posguerra o tráfico, tanto de viaxeiros como de pasaxeiros, recuperouse axiña, acadándose as cifras máis elevadas en toda a historia da liña. Medraron tamén os ingresos, impulsados por un tipo de troco aínda favorábel, en especial de viaxeiros polo incremento dos de 1ª e 2ª<sup>255</sup>. Porén, a partir de 1921 a compañía comezou a acusar a crecente competencia do transporte por estrada, en especial no tráfico de viaxeiros, que se reduciu, tanto en volume coma en ingresos, así como as consecuencias dun deterioro na paridade de cambio. Por contra, as mercadorías amosaron un mellor comportamento en ambas as magnitudes, o que lle permitiu gañar cota, superando por primeira vez en ingresos aos viaxeiros. Ese comportamento contraposto trasladouse, obviamente, aos ingresos por viaxeiro e por tm, presentando os primeiros un suave declive por un significativo incremento nas mercadorías. Os ingresos por km medraron notabelmente até 1921, polas razóns aducidas supra, caendo algo posteriormente polo progresivo deterioro da paridade. En troques, os gastos por km reducíronse moito máis, logo dun forte ascenso até 1921. Maior éxito, pois, tivo a empresa na contención dos gastos (principalmente o carbón), logo do período inflacionista de 1918-1920, o que lle permitiu reducir

<sup>255</sup> Puntualmente seguía habendo incidencia dos peregrinos nos Anos Santos, como o de 1919, con 6000 viaxeiros, aínda que só representaron o 1,5% do total.

substancialmente o coeficiente de explotación. A produtividade por empregado medrou significativamente entre 1918-1921, para caer despois lixeiramente no caso dos viaxeiros e seguir medrando no de mercadorías. A rendibilidade, tanto económica como financeira, recuperouse axiña logo da guerra, para logo manterse estancada a uns niveis moderados pero, no caso da económica, os maiores da súa historia.

A mellora dos resultados permitiu recobrar, entre 1919-1920, o pago dos xuros, tamén os atrasados, das obrigacións e a amortización do material móbil e das obrigacións. Nese ambiente relativamente optimista enmárcase a aprobación, por primeira vez, do repartimento dun modesto dividendo do 1% entre 1921-1923. Nestes anos o contexto móvese en torno á intervención governamental en apoio das compañías ferroviarias, en forma de autorización ao incremento de tarifas, garantía de xuros aos capitais, subvencións á modernización das liñas e material móbil e mesmo a posíbel nacionalización. De feito, xa en 1919 a compañía vía con bos ollos esta última opción, que sería a que, indirectamente, acabaría materializándose. En 1923 a compañía integrouse no acabado de nacer Consello Superior de Ferrocarrís para poder aplicar a suba autorizada do 15% nas tarifas<sup>256</sup> e optar ás axudas públicas. En base á previsión das axudas a compañía encargou en 1925 vinte vagóns e dúas locomotoras e previa colocar 24 km de raís novos a un custo de 11 000 £. O Estado negoullas o ano seguinte porque os beneficios de 1926 superaban a media do trienio 1923-1925<sup>257</sup>. Nese mesmo ano de 1926 tivo lugar un grave accidente, no que un autobús de liña foi arrollado polo tren, ocasionando varios mortos.

Neste contexto de dificultades para as compañías ferroviarias, de crecente intervención estatal e de reticencias fronte ao capital

<sup>256</sup> En contrapartida, o goberno obrigou a un incremento do 50% nos salarios.

<sup>257</sup> Archivo Histórico Ferroviario, *Peticiones a la Caja Ferroviaria de anticipos para la renovación de vía en las líneas de Zamora y Galicia, presentadas por las compañías The West Galicia Railway Co. Ltd y MZOV, C - 1475 - 001.*

estranxeiro, enmárcase o acordo acadado o 15 de novembro de 1927 polo Consello de Administración con MZOV, representada por Víctor Messa Arnau. Por este convenio, referendado o 29 de decembro de 1927 pola asemblea extraordinaria, o seu activo foi vendido a MZOV por troco de 14 076 accións de MZOV contra as 42 228 da compañía e 8380 obrigacións preferentes de MZOV contra as 104 752 £ da débeda da compañía. O valor unitario das accións e das obrigacións de MZOV era de 500 ptas., o que nos daría un valor nominal total das accións e obrigacións de MZOV de 393 827 £ ao tipo de troco de 1927 (28,51 ptas./£), ou 341 900 £ ao de 1926 (32,84). Calquera de ambos resultaba superior ás 315 892 £ que sumaban as accións e as obrigacións de West Galicia Railway, sempre en termos nominais, pois descoñecemos o valor de mercado dos respectivos títulos, seguramente inferiores pola delicada situación das compañías ferroviarias. De ser correctos os cálculos, a operación sería bastante favorábel tanto para os accionistas como para os obrigacionistas da compañía británica. Porén, en realidade esta absorción era unha mera situación transitoria, pois ao ano seguinte MZOV foi integrada, con importantes perdas para accionistas e obrigacionistas, polo Estado na Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, sociedade mixta na que se incluíron diversas liñas deficitarias.

Semella que a compañía británica xa tiña en mente dende a posguerra a posibilidade de abandonar a explotación, como fixeron outras moitas empresas estranxeiras de infraestruturas eses anos. Esa idea iría madurando co paso dos anos e o contexto sinalado supra. Quizais a pinga foi a negativa estatal a autorizar subas de tarifas (1925) e conceder a subvención para o material rodante (1926) e, en menor medida, o grave accidente de 1926 e a prolongada folga carbonífera de Gales dese ano. A empresa tentaría aproveitar os bos resultados dos últimos anos e a crecente fraqueza da peseta fronte á libra para negociar unha cesión do negocio que non fose excesivamente ruínoza. Por outra banda, non esquezamos

que, en boa medida, o interese dos británicos radicaba na construción e achega de material fixo e móbil, xa realizado e con escasas perspectivas cara ao futuro. Con todo, sorprende que nas memorias previas non se mencione a posibilidade de venda da empresa e que até o último momento se contemplan plans de futuro, como o encargo de dez vagóns en 1926 ou a previsión de inaugurar a nova estación de Santiago no verán de 1927.

Finalmente, o 10 de febreiro de 1928 aprobouse a liquidación da compañía británica. A súa duración (42 anos como sociedade, 40 anos explotando a liña), ocuparía unha posición intermedia entre as compañías ferroviarias británicas en España, máis preto das máis lonxevas, o que suxire que tiña un carácter menos especulativo ca outras.

### Conclusiones

A única compañía ferroviaria británica en Galicia responde bastante ben ao perfil destas en España, aínda que presenta algunhas peculiaridades. Trátase dunha liña pequena, de iniciativa local e escasa viabilidade, proxectada no primeiro boom ferroviario, que acaba traspasándose aos británicos por compensación aos construtores. Na súa estrutura financeira ten un peso importante o financiamento externo, pero en menor proporción a outras. O seu capital está esmagadoramente en mans británicas, maioritariamente dos construtores, pero cun elevado número de accionistas galegos, incluídos os indianos.

Na súa longa duración, que a sitúa entre as máis lonxevas, atravesou tres grandes etapas. A primeira, até 1899, vén marcada polas escasas perspectivas do tramo inicial, Santiago- O Carril, o que provoca uns pobres resultados que non cobren as cargas financeiras.

A prolongación da liña até Pontevedra inaugura unha nova etapa, até 1913, caracterizada por un comportamento moderadamente positivo, posto que os resultados da explotación permiten, con altibaixos conxunturais, facer fronte aos compromisos

financeiros. A situación deteriórase a partir da primeira guerra mundial polo desfasamento entre unhas tarifas fixadas administrativamente, a forte elevación dos seus custos e a dificultade para importar carbón e bens de equipo. Malia a mellora na posguerra, engadíranse aspectos negativos estruturais (crecente competencia do transporte por estrada) e conxunturais (dificultade para conseguir capitais exteriores debido á atonía dos mercados financeiros, crecente intervencionismo estatal e nacionalismo). Todo iso propiciará a súa retirada en 1927, como moitas outras compañías estranxeiras nesa década.

### Bibliografía

- AGUILAR MADRAZO, J. (2006). *O Ferrocarril Ourense-Vigo*. Pontevedra: Edicións do Cumio.
- BRODER, A. (1981), *Le rôle des interets étrangers dans la croissance économique de l'Espagne, 1767-1924*. These d'Etat, Lille.
- CARMONA, X. (1974), «Ferrocarril». *Gran Enciclopedia Gallega*, t. 12, pp. 170-173.
- CARRERAS, A. e TAFUNELL, X. (2005). *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX* (Vol. II). Fundación BBVA.
- CASTRO BALAGUER, R. (2007). «Historia de una reconversión silenciosa. El capital francés en España, c. 1800-1936». *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 16(33), 81-118.
- CAVANNA BENET, T. (2008). *El Ferrocarril compostelano de la Infanta D<sup>a</sup> Isabel & The West Galicia Railway Company (La azarosa historia del primer ferrocarril gallego)*. *El Extramundi y los papeles de Iria Flavia*, Año nº 14, nº 54.
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ, VIDAL, J. (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles en España*. Anaya, 2 vols.
- CUÉLLAR, D. (2009). «Y Stephenson dijo no: Los capitales británicos en los ferrocarriles españoles». *V Congreso De Historia Ferroviaria*.
- GUTIÉRREZ HERNÁNDEZ, A. (1999). «Semblanzas de españoles destacados». En Lida, C. E. (comp.), *España y el imperio de Maximiliano*.

*Finanzas, diplomacia, cultura e inmigración*, México, El Colegio de México, 297-333.

- HUTSON, E. (2005). «The early managed fund industry: Investment trusts in 19th century Britain». *International Review of Financial Analysis*, 14(4), 439-454.
- JEREMY, D. J. (1986). *Dictionary of business biography: a biographical dictionary of business leaders active in Britain in the period 1860-1980*. Butterworth-Heinemann, 5 vols.
- MARTÍNEZ-LÓPEZ, A. (2003). «Belgian investment in trams and light railways. An international approach, 1892-1935», *Journal of Transport History*, vol. 24, nº 1, pp. 59-77.
- (2006). «Las inversiones extranjeras en los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1872-1946». En Miguel Muñoz (dtor.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España, Vol II. Empresa Pública, Instituciones y Tecnología*. (pp. 769-792). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- (2007). «Los intereses belgas en la red ferroviaria catalana, 1890-1936». *Revista de historia industrial*, 133-149.
- MUÑOZ, M., SANZ, J. e VIDAL, J. (1999). *Siglo y medio de ferrocarril en España. Economía, industria y sociedad*. Instituto de Cultura Juan Gil/Caja de Ahorros del Mediterráneo/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- NÁRDIZ, C. (1995). «Desarrollo histórico de la red ferroviaria del noroeste de España». En Álvarez Tranche, C., *El ferrocarril en el noroeste de España: situación, perspectivas y soluciones* (pp. 55-79). Servizo de Publicacións, A Coruña: Universidade.
- STONE, I. (1999). *The Global Export of Capital from Great Britain, 1865-1914. A Statistical Survey*. Macmillan, Londres.
- TORTELLA, T. (2000). *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*. Madrid, Archivo del Banco de España.
- VEIGA, X. R. (1999). «La utopía ferroviaria de la Galicia decimonónica: la línea Palencia-A Coruña (1858-1883)». En *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad* (pp. 585-596). Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert.

VIDAL, J. e ORTÚÑEZ, P. (2002). «The Internationalisation of Ownership of the Spanish Railway Companies, 1858-1936», *Business History*, 44, 4, pp. 29-54.

VILLARES, R. (2003). «La ciudad de los "Dos apóstoles" (1875-1936)». En *Historia de la ciudad de Santiago de Compostela*, pp. 477-558. Santiago de Compostela: Concello.