

**EL FERROCARRIL ESTRATÈGIC i SECUNDARI
D'ALACANT, L'AVANTSALA DEL FRAU DEL
SANTANDER- MEDITERRÁNEO.
Assaig general per una estafa**

Vicent Ferrer i Hermenegildo

RESUM: La construcció i posada en marxa del ferrocarril Alacant-Dénia va suposar un extraordinari avanç en quant a comunicacions, que va connectar les comarques per on circulava amb Alacant, la capital de la província. Però alhora fou un assaig general de sobre costos ficticis i repartiment de capital, davall la protecció del 5% que l'Estat garantia.

PARAULES CLAU: Ferrocarril Alacant-Dénia, Ferrocarril Santander Mediterráneo, frau, estafa.

El personatge

Williams Sloms, també conegut com Guillermo o Wili, Slom, Solens o Solmos, era fill d'un funcionari d'ambaixades alemany i mare espanyola, la família del qual estava emparentada amb les monarquies europees.

Va ser el representant financer i administrador d'un oncle seu, comte, i va fer inversions en tota mena de negocis, les quals van tenir dubtosos resultats econòmics. Primer a Alemanya, i després a França, on va entrar en contacte amb banquers francesos, i especialment amb la banca francesa dels germans Dreyfus, la qual cosa va fer que tingués d'eixir d'aquest país acusat d'estafa.

Amb la seua arribada al nostre país es va nacionalitzar, atès que sa mare era espanyola. Els seus contactes com a conseqüència de la carrera de son pare,

diplomàtic, són molt importants, fet que li obrirà gran nombre de portes i li permetrà accedir als cercles d'inversors estatals.

Com a resultat d'això va entrar en contacte amb José Carbonell y Morand fill d'un oligarca andalús, que aleshores havia fundat la companyia dels Ferrocarrils de la Marina,¹ que quebraria, i posteriorment fundaria la companyia dels ferrocarrils Estratégicos y Secundarios de Alicante S.A. (ESA) amb la finalitat de cercar inversors per a qui s'asseguraven grans beneficis tant en la construcció com amb l'explotació, en garantir l'Estat un 5% del capital invertit.

Va ser igualment el representant, entre d'altres, de futurs membres del consell d'administració de la citada companyia ferroviària (Bugadall; Serra, el comte d'Autol, entre altres ...) davant l'administració, i serà el seu testaferró.

Com a conclusió de la seua relació amb la banca francesa, farà que la companyia dels Ferrocarrils Estratégics i Secundaris d'Alacant, rescindisca el contracte que mantenia amb la casa constructora Perchot & Marc (avalada per la Banca Henrotte & Muller) per que fos la Société des Travaux Públics, finançada per la banca dels germans Dreyfus, la que es fes càrrec de tota la part financera d'aquesta empresa.

Per tots aquests fets Williams Sloms cobraria de la companyia ferroviària 1.000.000 de pts, més determinat nombre d'accions alliberades.

Aquest curiós, si més no, personatge no acabaria aquí les seues aventures. Amb el pas del temps el veiem ficat en la concessió d'una línia tranviària en les rodalies de Madrid, El Escorial, que després d'haver obtingut la concessió, fabricat el material motor i haver cobrat la seua corresponent comissió, mai arribà a construir-se i per tant a funcionar.

Igualment es té coneixement de la seua participació en l'empresa Aguas y Riegos del Levante, on també hi havia el Rei Alfonso XIII, juntament amb José Maria Serra (director d'ESA) i l'obra va ser finançada també per la banca Dreyfus.

Atès aquests antecedents de col·laborador necessari o aconseguidor no és d'estranyar que després de les seues actuacions es decidís a, donar, el que podríem definir com, el colp definitiu.

Es podria pressuposar que a la vista de tot allò exposat, veiés una infinitat de possibilitats econòmiques i de lucre en la concessió dels ferrocarrils.

¹ El Trenet de la Marina, Ajuntament de Dénia 1993 Vicent Ferrer i Hermenegildo

La garantia d'interès

Per tal de comprendre el que s'ha exposat, i el seu desenvolupament posterior, hem de retrocedir a l'època en què es va promulgar la llei de Ferrocarrils Secundaris i Estratègics de 26 març 1908.

És dins d'aquesta llei on figura la línia de la Vila Joiosa a Dénia de 60 km, i la qual té el doble caràcter de secundària i estratègica.

Al seu torn l'esmentada llei contemplava dos tipus de ferrocarrils secundaris, els que tenien garantia de l'Estat, i els sense garantia. D'altra banda el concepte estratègic, es resumia en aquells ferrocarrils que atenen directament les necessitats de la defensa nacional.

L'article 15 de l'esmentada llei, ens diu que són ferrocarrils secundaris els compresos en els RD de data 10 i 31 de març, i 2 de novembre de 1905, que s'han refós en aquesta, i que tenen un ample entre carrils d'1 metre.

D'entre els diversos articles que componen aquesta llei, resulta del nostre interès el article 17 que ve en dir: "El Estado a partir del mes siguiente al del comienzo de la explotación de cada una de las secciones y por todo el tiempo que resulte de la subasta (máximo 99 años) garantizará un interés, que no podrá exceder del 5% del capital correspondiente a la construcción".

El capital màxim l'interès del qual garantia l'Estat, no podia excedir de 80.000 pts per quilòmetre. Això amb el temps s'elevaria a 250.000 pts/km i fins i tot se'n concedirien per sobre d'aquest límit.

Queda de manifest que el concessionari allò que pretenia d'inici era elevar l'import del cost quilomètric per tal de garantir-se d'aquesta manera uns copiosos beneficis de l'Estat. Això portava a que s'adjudicaren les obres per valors molt alts (encara que es va tractar de controlar per part de l'administració, no sempre es va mostrar eficaç) per a d'aquesta manera, adjudicar les obres i tractar de construir-les per menor preu. I aconseguir amb això una doble guany, d'una banda, l'estalvi en la construcció, i per una altra el benefici de 5% sobre el capital de primera inversió. El control de la despesa en l'execució era molt important, ja que en cas de sobrepassar-lo l'Estat no pagaria pel sobrecost.²

El capital inicial del primer establiment de la concessió entre Alacant i la Vila Joiosa era de 7.057.062 pts, del qual s'obtenia la quantitat de 352.853'14 import del 5% anual.

² Vegeu en referència a això, *Los trenes del Esparto. Autovías Ybern*. Vicent Ferrer i Hermenegildo.

D'altra banda el capital inicial de primer establiment de la concessió entre la Vila Joiosa i Dénia era de 17.935.706'76 pts del qual s'obtenia la quantitat de 896.785'13 import del 5% anual. És a dir, l'empresa ingressava la quantitat d'1.249.638'27 pts pel citat interès de garantia del 5% anual. Avui pot semblar ridícul, però en una època en què els bracers guanyaven una pesseta o dues a la setmana, eren quantitats inimaginables per a la gran majoria dels treballadors.

La titularitat, la concessió

La majoria d'estats europeus van adoptar diverses fórmules davant del nou fenomen de la construcció de línies fèrries. En les primeres etapes que van precedir a la construcció del primer ferrocarril peninsular (Barcelona-Mataró), tot l'assumpte es va centrar en la rendibilitat econòmica del nou sistema de transport.

Aquesta polèmica inicial circumscrita al mer aspecte de la rendibilitat econòmica, va cedir el seu lloc a una altra molt més important, a qui i per que ha de correspondre la titularitat jurídica dels ferrocarrils, i admetre que aquests constitueixen un mitjà important, rendible i necessari per a la vida del país, i qui s'ha d'encarregar de construir-los i explotar-los.

D'una forma genèrica, l'Estat va assumir, la potestat d'autoritzar el lliure exercici del dret a l'establiment de vies fèrries a persones particulars. D'aquesta manera, la titularitat quedarà a mans de l'Estat, i la construcció i la seua gestió-explotació en mans de particulars. Això quedarà consagrat en la Llei de 3 de juny de 1855, que disposa "la construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, y en su defecto por particulares o compañías".³

L'elecció del sistema de concessions va ser el que resulta de la consideració global de diversos factors. Econòmics, es supleix la manca d'aquests mitjans per part de l'Estat, políticament es compatibilitza, el respecte a la iniciativa privada; socialment es satisfan necessitats sentides col·lectivament i jurídicament s'assegura la titularitat estatal sobre el ferrocarril.

Aquesta fórmula de la concessió va ser adoptada davant la incapacitat econòmica de l'Estat per a l'execució i prestació del servei de transport ferroviari. "... El Estado no tiene hoy, ni tendrá jamás, fuerzas económicas

³ *Régimen jurídico del Ferrocarril en España (1844-1974)* José Bermejo Vera.

suficientes para emprender a la vez todas las obras públicas que demanda para su progreso los intereses generales del país ...” (Eugenio Montero Rios 1886).⁴

No pot sorprendre en conseqüència, que les forces econòmiques, en forma de concessionaris individuals o mitjançant societats creades ad hoc, tingueren com exclusiva finalitat l'obtenció de sucosos beneficis.⁵

Això va donar lloc a un grandíssim nombre de concessions, es va arribar a la xifra de més de 6.700 km de línies fèrries, que només van existir sobre el paper. Tan gran nombre de concessions o projectes vingué donat en part per la mateixa llei, que recomanava que es donaren a persones de reconeguda solvència. Això unit a la picaresca nacional, va fer que s'afavorira tan gran nombre de sol·licituds (mal anomenades concessions) amb una única i pura finalitat, la de la seua especulació.⁶

Els antecedents

José Carbonell Morand⁷, enginyer de camins, va adquirir (1901) de Juan Bautista Lafora els drets de la concessió del tram Alacant a la Vila Joiosa, que pertanyia al ferrocarril d'Alacant a Dénia. Una vegada en el seu poder va aportar aquesta concessió a la companyia de Ferrocarrils de la Marina, de la qual formaven part entre d'altres Basilio Martínez, Juan Lafora. Román Bono i el mateix Carbonell. La fallida d'aquesta primera empresa farà que per RO de 18 de juny de 1910 es declare la caducitat de la concessió.

Quebrada la Companyia de Ferrocarrils de la Marina, Carbonell sol·licita la concessió del tram de la Vila Joiosa a Dénia. el qual s'adjudicarà el consorci format per Boffinet, Solms y Cía. el dia 27 setembre 1910.

4 Ibídem nota anterior

5 Ibídem nota anterior

6 *Del Tramway al Ferrocarril. Línia Carcaixent-Dénia*. Vicent Ferrer i Hermenegildo

7 Aquest especulador representava els interessos de l'anglès Richard Preece Williams, així com a la Cía. Boffinet. Sloms i Cía. Referent a això vegeu: *La última iniciativa francesa en los ferrocarriles españoles: La Cía. E.S.A. Alberto Martínez López, V Congreso de Historia Ferroviaria*.

Richard Preece Williams va ser un altre especulador natiu de Manchester a nom del qual van inscriure nombrosos registres miners a la serra de la Demanda. Va ser el fundador de la societat Cía. Anónima Ferroviaria Vasco-Castellana, que va mantenir una sèrie de plets i denúncies sense fi, amb l'únic objecte d'obtenir diners mitjançant el xantatge i la pressió. Interessats en el tema vegeu: *El Ferrocarril Santander al Mediterráneo*. Revista de Historia Ferroviaria, núm. 11 Juanjo Olaizola Elordi i altres.

I serà a partir d'aquí, quan Carbonell inicié els contactes necessaris per a la fundació d'una nova empresa, la futura Compañía de los Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de Alicante (d'ara endavant, ESA o Companyia dels Ferrocarrils Secundaris i Estratègics d'Alacant), que tindrà lloc davant el notari Camilo Avila el dia 24 d'octubre de 1910, a la qual aportava Boffinet, Solms y Cía, la concessió esmentada, cosa que té lloc per mitjà de RO de data 7 de novembre de 1910.⁸

Amb data 11 novembre de 1910 ESA lliura a Boffinet y Cía i Boffinet, Solms y Cía, totes les obligacions emeses per ella, com a contraprestació a l'acord de construir i equipar la línia de la Vila Joiosa a Dénia. Els fons que procedien d'aquestes obligacions van ser dipositats a la banca Henrotte & Muller, i van negociar la construcció amb la casa Perchot i Marx de Paris.

La concessió del tram entre Alacant i la Vila Joiosa havia caducat, per la qual cosa es va convocar una nova subhasta per l'import de 5.666.960'50 pts, la qual en entendre que era insuficient i poc explícita, va ser rectificada en la suma de 7.499.843'05 pts a la qual se li garantia el 5% d'interès anual. Amb data 4 juliol 1911 Guillermo W. Solms se l'adjudicava i per RO del 8 de juliol de 1911 se li va concedir la concessió del tram d'Alacant a la Vila Joiosa.⁹

Els socis fundadors, tots ells veïns de Madrid, van ser: Paul Gregoire Triffoné, Conseller de Comerç Exterior de França Willy Y. Solens¹⁰, propietari alemany, Salvador Canals i Federico Loygorri y Vives entre d'altres.

Però al seu torn, Paul Gregoire Triffone, representava els interessos d'Albert Boffinet, banquer de Paris i de la societat A. Boffinet y Cía.

I Willi Y. Solens (sic), representava al Príncep Pandias Petroco Kino; Edmond Pestery, banquer; Louis Muller, banquer i a la societat Boffinet, Sloms i Cia.

En realitat els veritables amos de la societat eren els inversors francesos Boffinet i la banca Henrotte et Muller. Els espanyols eren homes de palla sense cap poder en l'empresa. De les 9.500 accions, 500 accions alliberades més 1.000.000 de pts van anar a l'empresa Boffinet, Sloms i Cia en pagament de la concessió, plans, estudis i altres.¹¹

La fallida de l'entitat Henrotte & Muller va portar el canvi de constructor, com a resultat de la intervenció personal de William Sloms com a membre de

8 *El Trenet de la Marina*. Vicent Ferrer i Hermenegildo

9 *El Trenet de la Marina*. Vicent Ferrer i Hermenegildo

10 Aquí estem davant un més dels molts errors de transcripció del cognom Sloms.

11 Interessats en el tema vegeu, *La última iniciativa francesa en los ferrocarriles españoles*.

la Comissió Consultiva d'ESA en un viatge a París, d'on tornaria amb el suport d'A Boffinet i Cia. i Boffinet i Sloms, principals socis fundadors. D'aquesta manera es va poder acabar el ferrocarril d'Alacant a Dénia, no sense altres sobresalts i situacions que no són objecte d'aquest treball.

D'altra banda José Carbonell Morand que per aquestes dates (1913) ja havia demostrat interès pel negoci de les empreses ferroviàries i especialment per la part econòmica de les concessions amb garantia d'interès -aquest seria un altre intent de línia proposada amb la finalitat d'especular-, prendria part en la redacció del ferrocarril de Còrdova a Puertollano, que va resultar ser aprovat el seu trajecte i estesa d'aquesta línia per RO de 14 de desembre de 1915. Va ser represa la seua construcció pel directori de Primo de Rivera qui va canviar part del seu traçat i va reduir el seu cost d'instal·lació en més de 30.000.000 de pts.¹² El dia 27 de febrer de 1946, La Vanguardia es preguntava encara per les obres d'aquest ferrocarril, fruit d'un dels molts especuladors ferroviaris de l'època. A la fi dels anys 50 del segle passat les seues obres van ser abandonades en reconèixer la inutilitat d'aquest ferrocarril.

W. J. Solms i la concessió de l'Alacant a Alcoi

La concessió d'aquesta línia ferroviària a Camilo Gisbert Terol, havia caducat. Els interessos de la capital de la comarca de l'Alcoià, i especialment de la seua capital Alcoi, per estar unida a Alacant, després que al seu dia el Marqués de Campo decidís deixar-la de costat en el seu camí cap a Madrid, havien estat una constant permanent i desig dels seus ciutadans per veure de donar eixida a tota la seua producció industrial.

Caducada doncs l'esmentada concessió, es va efectuar una nova de conformitat amb la Llei de Secundaris, es va presentar tan sols un únic projecte, redactat per Pròsper Lafarga que tenia un pressupost de 15.616.360'04 ptes, cosa que donava un import de 203.163'86 pts per quilòmetre de recorregut.¹³

Després de diversos intents fallits per part d'aquest senyor de trobar els capitals necessaris, i quan ja desesperava d'això, va trobar en la societat del Ferrocarril de la Marina,¹⁴ que tenia al seu càrrec la construcció de la línia d'Alacant a Dénia, i a la qual cediria els seus drets.

¹² *Gaceta de los Caminos de Hierro*. 1 abril 1927.

¹³ *Heraldo de Alicante* 20/10/1915.

¹⁴ Vegeu la nota 1

És quan entra en contacte amb Willy J. Solms, i cedeix els seus drets segons el següent escrit. “Próspero Lafarga (ingeniero de Caminos) y Mr. Willy J. Solms, domiciliado en Paris, 5, avenue Matignon, se acuerda: La cesión al Sr. Solms de todos los derechos, privilegios, acciones, planos, estudios, etc, de este ferrocarril de Alicante a Alcoy”¹⁵.

Continuava el citat document i deia que: “El Sr.. Solms acepta en firme la compra y acción de derechos, planos y demás que están en el Ministerio de Fomento” això passava el dia 11 de juny de 1911.

El pressupost inicial de 15.616.360'04 ptes va ser modificat pel Ministeri per entendre'l molt elevat, i serà modificat en la suma de 13.481.334'33 pts, el qual va ser degudament aprovat per mitjà de RO de data 8 novembre 1912.

Aquesta rebaixa, ordenada pel Directori Militar, de més de dos milions de pessetes del projecte inicial, no va ser del grat del Sr. Solms, que s'havia reservat la facultat que en el cas que el projecte fos rebaixat, quedaria sense efecte el citat contracte, per la qual cosa en base a això el va anul·lar de forma unilateral, i el ferrocarril va quedar sense contractista.¹⁶

Segons la premsa consultada, que ja llavors tenia una forta tendència partidista a fi al partit al qual pertanyés, venia a manifestar que per culpa del govern, una vegada més s'havia tornat a enganyar els ciutadans d'Alcoi.¹⁷

El ferrocarril Santander-Mediterráneo

Va ser un projecte impulsat per les institucions locals de Saragossa, Burgos i Sòria, les Diputacions aspiraven a crear una nova via de comunicació que les tragués de seu aïllament ancestral.

Això que inicialment, podria semblar més o menys fàcil o difícil en funció dels capitals disponibles, no va tenir en compte l'oposició que la poderosa companyia del Nord d'Espanya, que tenia tot el trànsit cap a la Mediterrània controlat, tractaria per tots els mitjans que no arribés a bon port.

Arribat el moment de la veritat, és a dir, l'aportació de capitals, es va

¹⁵ Ibídem

¹⁶ Ibídem

¹⁷ Nota de l'autor: El ben cert és que l'esmentada reducció d'un pressupost possiblement inflat per part del concessionari, havia deixat a Solms sense més de 100.000 pts anuals que corresponen a l'interès del 5% sobre el capital de primera explotació, que garantia la Llei de Secundaris amb la qual cosa el negoci ja no era el mateix. Però això el periodista s'ho callava doncs havia de ser contrari a la ideologia del Govern.

veure que les províncies implicades eren incapaces d'aportar el finançament necessari per al projecte. Es precisava doncs d'una persona que aconseguís convèncer les entitats financeres perquè anticiparen els fons necessaris.

És aquí quan el nostre personatge, William Sloms, apareix avalat pels seus múltiples contactes -ja hem dit que son pare era diplomàtic- com havia demostrat en la Companyia d'Estratègics i Secundaris d'Alacant, si bé en aquesta ocasió no aconseguiria dipositar la fiança, tot i que la banca Dreyfus es va mostrar inicialment interessada.¹⁸

El dia u de juliol de 1924, onze dies abans que es promulgés el nou Estatuto Ferroviario, el govern presidit per Miguel Primo de Rivera, va procedir a l'aprovació definitiva d'aquest ferrocarril. En aquesta empresa de la Compañía del Ferrocarril Santander-Mediterráneo (a partir d'ara Santander – Mediterráneo o S-M), estaria acompanyat dels seus dos amics, Salvador Canals que seria el Vicepresident, i de Federico Loygorri y Vives que seria el Secretari, i es va reservar el càrrec de President per a ell. Tots ells, amb excepció d'ell mateix formaven o havien format part del consell d'administració d'ESA.

Seguint amb la seua postura ja iniciada en el ferrocarril Estratègic i Secundari d'Alacant, Guillermo W. Solms representava en aquesta empresa a la societat contractista “Anglo Spanish Construction C^o Ltd.” d'origen anglès.

Ja abans d'iniciar-se les obres la premsa especialitzada de l'època va ser molt crítica amb el plantejament financer d'aquesta nova companyia. La Gaceta de los Caminos de Hierro de data 1 de desembre de 1924, sense fer comentaris, exposava que del pressupost de 345.000.000, s'havien emès accions per valor de 87.000.000 pts, s'havien cobert a metàl·lic 52.000.000 pts, i restava un a banda de 35.000.000 pts com accions alliberades (és a dir, metàl·lic al portador).

Una comissió es va encarregar de la redacció d'un nou projecte¹⁹, eren els mateixos que en el seu dia l'havien redactat per a via mètrica. Aquest pressupost es va xifrar en la quantitat de 348.550.203'97 ptes i es va aprovar el juliol de 1924. I seria el que serviria de base per a les posteriors aprovacions, el 12 de setembre de 1924, a les Diputacions de Saragossa, Sòria, Burgos i Santander, implicades en aquesta línia que comptava amb la garantia de l'Estat del 5% durant 99 anys.

¹⁸ El Ferrocarril Santander al Mediterráneo, *Revista de Historia Ferroviaria*. Juanjo Olaizola Elordi y otros

¹⁹ Blog *Historias del Tren* "El Affaire del Ferrocarril Santander al Mediterráneo" 4/02/2013 Juanjo Olaizola Elordi.

La subhasta es va celebrar el dia 10 de setembre de 1924, en l'acte d'obertura de pliques, Guillermo Solms (sic) presentà una escriptura per la qual les Diputacions peticionàries li transferien el dret de tempteig en la subhasta, transcorregut el termini sense noves peticions, Guillermo Sloms va acceptar el plec de condicions, i es tancà l'adjudicació en la quantitat de 348.550.000 pessetes.

Com era habitual en aquests casos, el dia 29 setembre 1924 Guillermo Sloms, transferia a un grup inversor els seus drets, i es creà la societat: Santander - Mediterráneo, Compañía del Ferrocarril Estratégico Santander-Burgos-Soria-Calatayud SA. Com a resultat d'això Guillermo Sloms va ser nomenat Director del Ferrocarril.

Aquesta concessió definitiva a la Companyia del Ferrocarril de Santander a la Mediterrània, va ser molt qüestionada, malgrat la censura que existia per part del directori militar de Primo de Rivera, d'entre les crítiques emeses, traiem la que més ens interessa a nosaltres per aparèixer en ella el nostre protagonista: “La cuestionable personalidad del concesionario, el señor Guillermo (Willy) Solms, aventurero alemán, nacionalizado español que, anteriormente había sido expulsado de Francia -por indeseable- y que previamente ya había realizado actuaciones irregulares en la concesión y construcción del ferrocarril de Alicante a Villajoyosa y Dénia”²⁰.

Quan la companyia del Nord va adquirir el ferrocarril del Central d'Aragó (València a Saragossa) ja s'havia acabat i tancat la porta al mediterrani del Santander - Mediterráneo. Tot i això el concessionari Williams Sloms, i en clara contradicció amb els principis del Directori Militar, aquesta companyia amb un capital opac en mans estrangeres continuaria rebent generoses subvencions.²¹

El fracàs d'aquesta línia fèrria no va ser conseqüència de rivalitats regionals. El veritable propòsit d'aquest i altres ferrocarrils va ser el de tractar de trencar el monopoli de la companyia del Nord. L'obsessió per trencar aquest monopoli va convertir a l'aspecte ferroviari en tot un camp adobat per a tot tipus de promotors i especuladors sense escrúpols o fins i tot estafadors de la talla de Williams Preece o Guillermo Sloms.

²⁰ *Revista de Historia Ferroviaria*, núm. 11.

²¹ El Ferrocarril de Santander al Mediterráneo, *Revista de Historia Ferroviaria*, núm. 11. Juanjo Olaizola Elordi i altres.

La intervenció parlamentària d'Indalecio Prieto, el 25 de març de 1930²²

Pel seu interès especialment relacionat amb el nostre protagonista es reproduïx un resum de l'esmentada intervenció:

Iniciase hace ya bastantes años el negocio del mal llamado ferrocarril de Valencia a Santander, porque ni arranca de Valencia ni llega a Santander.

Por entonces estaba al frente de la Dirección General de Obras Públicas un hombre modesto y bueno a quien yo, ahora que llega la ocasión, rindo el tributo a que me insta mi conciencia al recordar que aquel hombre, me refiero al señor Ruano, fue empujado hacia la tumba por la crueldad militar que se cebó en uno de sus hijos, por uno de esos infames rigores cuarteleros, que al acarrear la muerte a un muchacho destrozó el corazón del padre, para quien también hubo de abrirse el sepulcro.

Sabéis, unos porque habéis militado en la política y otros porque habéis vivido cerca de ella, cuánto atan estos intereses materiales de una provincia a sus representantes en Cortes. Calculad por esto el sacrificio de un diputado santanderino al negarse a autorizar el proyecto. El señor Ruano, cívicamente, procedió así, y cuando hubo de justificarse ante sus paisanos en una conferencia pública, declaró que se negó a firmar el proyecto, como hubiera hecho todo hombre público que tuviera el debido decoro de su cargo, por falta de sinceridad en el presupuesto.

Esto de «falta de sinceridad en el presupuesto» casi es un eufemismo en labios del señor Ruano ante el descaro con que se planteó el proyecto, cuya realización no fue posible en el viejo régimen y que tuvo en seguida fácil despacho por parte del Directorio militar. Veréis en qué consiste este proyecto.

Desde luego, es uno de los ferrocarriles más caros del mundo. Su coste por kilómetro ascendía en el presupuesto a 838.548,43 pesetas. El nuevo ferrocarril no resuelve ningún problema fundamental. La comunicación entre el Mediterráneo y el Cantábrico esta realizado actualmente por la línea del Central de Aragón y la perteneciente a la Compañía del Norte en un perfil de trazado intensamente más ventajoso.

Estaba entonces vigente una ley del año 1912, según la cual el Estado, dispuesto a garantizar con el 5 % de interés los capitales invertidos en esta

²² Blog Historias del Tren "El Affaire del Ferrocarril Santander - Mediterráneo". 04/02/2013. Juanjo Olairola Elordi.

clase ferrocarriles, señalaba, muy previsoramente, un tope, una limitación. Llegaba a otorgar el 5 % de subvención a los ferrocarriles cuyo coste por kilómetro no excediera las 250.000 pesetas. Si el coste por kilómetro excedía de esa cantidad, cesaba a partir de dicha cifra el interés que debía garantizar el Estado y corría a cargo del concesionario la obligación financiera de cubrir el resto de los beneficios de explotación.

El Directorio militar prescindió de la ley de 1912. No tenía por qué, ya que había suprimido las Cortes, a cuyo acuerdo hubiera estado sometida la excepción, no tenía por qué respetar la ley. Desapareció el tope de las 250.000 pesetas por kilómetro y quedó aceptada, para cubrir totalmente con la garantía del Estado el interés del 5 %, aquella cifra que aparecía en el presupuesto 838.548,43 pesetas por kilómetro.

Con arreglo a la ley del 12, y teniendo en cuenta que esta línea tiene un recorrido de 315 y pico de kilómetros, el capital que hubiese garantizado el Estado era simplemente de 103.923.750 pesetas; pero sin el freno de la ley, saliéndose de la ley, incubando este latrocinio, el capital cuyo interés del 5 % garantizaba el Estado era de 348.550.203,97 pesetas.

Los intereses anuales, según la ley del 12, ley que estos bazaros generales se saltaron a la torera, los intereses anuales, si se hubiera cumplido esa ley del 12, se hubieran cifrado en 5.196.187. Los intereses que el capricho de la dictadura obligaba al Estado a pagar sumaban, en vez de esos cinco millones y pico, 17.427.510 pesetas. Es decir, que fuera de la ley, contra la ley, burlando la ley, se echaba ilegalmente sobre el Estado español una carga anual de ... 12.237.323 pesetas. Y como esta subvención ha de durar, según el plazo de la concesión, noventa y nueve años, tenemos las siguientes cifras totales: con la ley, la carga total del Estado hubiese sido de 514.422.513 pesetas; fuera de la ley, esa carga es de 1.725.323.490. Es decir, que graciosamente, por encima de la ley, incumpléndola (luego veremos a que altos valedores respondían estos latrocinios) se entregaban a los concesionarios del ferrocarril 1.210.900.977 pesetas.

Esta sociedad se constituyó con un capital de 87,5 millones de pesetas; pero la estructura del 42 % de este capital nominal está admirablemente dibujada en una cláusula que dice así: «Las restantes 70.000 acciones representativas de un capital nominal de 35 millones de pesetas se denominarán "acciones del fundador" y, completamente liberadas, se destinarán al pago de las gestiones para la organización preliminar de los trabajos, desembolsos

hechos y promoción y obtención de la concesión del ferrocarril estratégico de Ontaneda Calatayud por Burgos y Soria, objeto primordial de la Compañía».

Comprenderéis, incluso quienes viváis alejados de estas organizaciones financieras, la monstruosidad de que se destinen 35 millones de pesetas al pago de unas gestiones cuyo resultado es obtener la concesión, por ley del Estado, total y absolutamente gratuita ¿Qué clase de gestiones se pagaron con ese dinero? ¿A qué valedores se sobornó? ¿Qué influencias se compraron? Esto es lo que permanece todavía en el misterio, porque no hay manera de aclararlo, aunque haya indicios excesivamente elocuentes, si no para formular una acusación concreta, para ver asomar tras ellos las siluetas de los delincuentes.

Estos 35 millones de pesetas en acciones liberadas son entregados a un señor Solms, un alemán, nacionalizado oportunísimamente en España y representante de un grupo inglés Simultáneamente a la empresa española a quien se transfiere la concesión de este ferrocarril, se constituye en Londres, con pocos días de diferencia, otra sociedad, de la cual, evidentemente, es la española una filial, titulada Anglo-Spanish Construction Company, y a esta entidad no solamente se le entregan esos 35 millones en acciones liberadas, sino que en los libros de la Compañía Santander-Mediterráneo aparecen, bajo la denominación de «Gastos sin clasificar» y sin justificante alguno, 12.494.210,84 pesetas, al parecer también destinadas a la Anglo-Spanish. Pues bien señores; en el Consejo de Administración de la compañía concesionaria del ferrocarril Ontaneda Calatayud aparecen, además de algunos generales, don Gabriel Pastor, secretario del infante don Fernando, como consejero, y don Carlos Bernardo de Quirós, oficial de Mayordomía de Palacio, y en Inglaterra, como miembro de la Anglo-Spanish Construction y de otra entidad que da vida a esta, figura el comandante Wherner, primo hermano de la reina Victoria.

Finalitzat el míting, el mateix Indalecio Prieto va insistir en les denúncies sobre la corrupció que envoltava al Santander - Mediterrània, i acusà de forma oberta a la família reial d'estar implicada en l'assumpte. Com a resultat d'aquesta denúncia l'Ateneu de Madrid va presentar una querella contra el concessionari Guillermo Solms, encara que el seu processament després de la substitució del jutge instructor inicial Fernando Abarrategui Pontes²³ va ser

23 Aquest jutge havia descobert que Solms quan era president del Consell d'Administració (S-M) havia lliurat 500.000 pts a Agustín Elizalde ajudant d'una alta personalitat, a qui unia amb Solms una gran amistat. Són fets provats el repartiment d'accions, a títol gratuït, fet per Solms

denegada pel magistrat Salvador Alarcón.²⁴

Seguint amb aquesta sèrie de denúncies, el lletrat Andrés Aragón en va presentar una davant el fiscal referent al ferrocarril Ontaneda-Calatayud (S-M) perquè l'esmentat ministeri fiscal exercite l'acusació pública per fets referents a la constitució de la societat explotadora del referit ferrocarril, i es procedisca al seu enjudiciament criminal, i sol·licità de forma expressa la compareixença del Sr. Solms a declarar com a iniciador de l'esmentada societat.²⁵ Tot i els intents que Solms prestara declaració davant del tribunal no s'havia aconseguit. La premsa del moment (El Luchador) venia a manifestar que podria haver-hi més persones imputades amb aquest negoci, i que se les cridara també a declarar, ja que s'havien destinat 35.000.000 de ptes a pagar gestions per obtenir la concessió.

Epíleg

Quan es va constituir el Santander-Mediterráneo, el model de negoci ferroviari a la companyia dels Ferrocarrils Estratègics i Secundaris d'Alacant ESA, estava ja exhaurit.

La rendibilitat d'aquesta empresa (ESA) des del punt de vista ferroviari va ser molt curta, a penes uns 12 anys, veient-se afectada per l'encariment general de tots els productes com a conseqüència de la I Guerra Mundial. Si a això afegim, un coeficient d'explotació superior ja al cent per cent, un volum de mercaderies transportades més aviat baix, així com de viatgers, i l'haver cobrat ja tot tipus d'ajudes i subvencions, no és d'estranyar que aquest triumvirat format per SIoms, Canals i Loygorri, que tenen experiència en el tema de les concessions, empreses superposades i el que avui anomenaríem enginyera financera, apareguen com els tres directius més importants de la companyia de ferrocarrils de Santander a la Mediterrània.

Va ser un dels negocis ferroviaris més lucratiu des del punt de vista personal, però també un dels més desastrosos econòmicament tant des del punt de vista de la seua construcció com des del de la seua explotació, en el panorama ferroviari espanyol.

entre amics influents i consellers. *Diario de Alicante*.

²⁴ Ibídem Blog *Historias del Tren*.

²⁵ *La correspondencia de Valencia*. Pàg. 4, dia 25 d'abril de 1930.

Amb la proclamació de la II República el 1931, la cosa anava a canviar per als protagonistes de tot aquest seguit d'afers i martingales financeres, les seues operacions serien investigades i portades al jutjat. Segons el fiscal encarregat del cas, Guillermo Solms tenia amariat manifesta amb l'ex-Rei; el regal de 150.000 pts en accions ordinàries a Gabriel Pastor, secretari de l'ex-infant; el xec de les 500.000 pts cobrades per Elizalde, ajudant d'ordres de n'Alfons de Borbó; les 70.000 accions alliberades que va lliurar la companyia Santander - Mediterráneo a Solms en pagament dels seus serveis, que es van canviar per les de l'Anglo-Spanish i s'abonaren per elles a Solms una suma en metàl·lic que es tenen raons per considerar-la no inferior a 9.000.000 de ptes, tots eren fets provats més que suficients per al seu processament.²⁶

Com a resultat de tot això els dos decrets que autoritzaven i "legalitzaven" a aquest ferrocarril, el de concessió i el de contracta eren totalment il·legals i lesius per a l'Estat (uns 46.000.000 de pts) pel que imputava a les següents persones un delictes de suborn. Així imputava com subornants, a l'ex-Rei Alfons de Borbó i Habsburgo-Lorena; Fernando de Banies; Guillermo W. Solms i Gabriel Pastor y Garcerán. i com subornats als signataris del vot particular al dictamen del Consell d'Obres Públiques del dia 16 de juny de 1924, que va emetre l'únic assessorament favorable a les pretensions de l'empresa concessionària, representat per les següents persones: Pedro Garcia Faria; Rodolfo Gelabert; Luis Justo; Antonio Faquineto Berini (director general de Ferrocarrils, i autor de l'informe en el qual es basaria el Decret Llei de data 15 agost 1927 que modificava la concessió primitiva) i Rafael Benjumea y Burín com signant del mateix.²⁷

Com a conseqüència de les investigacions de la Comissió de Responsabilitats, van ser processats el Rei, Alfonso de Borbó i Hausburgo, l'Infant, Fernando Maria de Baviera i Borbó, el concessionari, Guillermo Solms, el ministre de Foment durant la dictadura, Rafael Benjumea, el director general d'Obres Públiques, Rodolfo Gelabert y Viana, el director general de Ferrocarrils, Antonio Faquineto Berini²⁸ i l'enginyer de la Primera Divisió de Ferrocarrils Justo Hernández Ramos. No obstant això, els quatre primers no van arribar a declarar, en haver-se exiliat d'Espanya en proclamar-se la II República, mentre que Rodolfo Gelabert i Antonio Faquineto, en arrest domiciliari, van morir

²⁶ *La Vanguardia*. 18 d'agost de 1932.

²⁷ *La Vanguardia*. 18 d'agost de 1932.

²⁸ Se l'acusava al costat de Rafael Benjumea d'un delictes de prevaricació per haver dictat disposició injusta en negoci administratiu. *La Vanguardia*, 18 d'agost de 1932.

abans que es resolgués el cas. Finalment, Justo Hernández es va suïcidar.

Morts els responsables tècnics del ministeri de Foment acusats per la Comissió de Responsabilitats i lluny de l'abast de la justícia dels restants responsables polítics, l'assumpte del Santander-Mediterráneo es va anar diluint. El canvi de conjuntura política, en vèncer les dretes en les eleccions de 1933, va suposar la definitiva carpetada a l'expedient, després de la dissolució de la Comissió i el traspàs de tots els seus assumptes a la sala segona del Tribunal Suprem, institució que finalment decreta el sobreseïment del sumario.²⁹

Conclusió

1ª La incapacitat de l'Estat per construir totes les vies fèrries que en un moment es demanen va ser notòria, i la figura de la concessió administrativa va demostrar amb el pas del temps ser una mala solució, donat els seus vicis, i mal ús de la mateixa.

2ª Aquesta figura administrativa de la concessió va donar lloc al naixement de tot un món d'especuladors al voltant de les línies fèrries, amb l'única finalitat de vendre-les a altres personatges que tampoc tenien cap interès en la construcció de la línia.

3ª Les figures de Guillermo W. Solms, José Carbonell Morand i altres resulten indissociables per obtenir la concessió del ferrocarril ESA, que es va construir amb la garantia d'interès de l'Estat al 5% que garantia grans beneficis a ells a través de les societats i representacions interposades.

4ª Aquesta garantia d'interès suposava més de 1.250.000 pts anuals, i ja havia estat motiu d'interpel·lació davant les Corts, en estimar que en un període d'entre 12 a 15 anys l'Estat hauria ja pagat tota la suposada inversió privada.

5ª Resulta també evident que Guillermo W. Solms va adquirir els coneixements necessaris en aquest ferrocarril d'ESA, els polítics ja els tenia, per tal de després, amb tres membres més del consell d'administració, traslladar-ho al ferrocarril Santander-Mediterráneo.

Podem concloure, doncs, que si bé la participació en el negoci ferroviari al nostre ferrocarril del personatge Guillermo W. Solms, va ser la d'un element amb grans contactes donat el seu origen, no emmascara l'estafador ferroviari de

²⁹ *Ibidem* Blog *Historias del Tren*

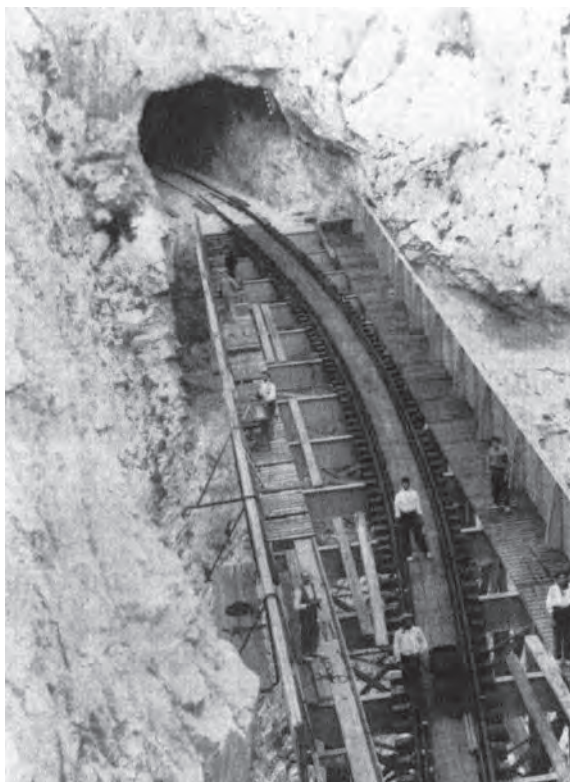
l'època en què aquests negocis eren un gran moviment de cabals, especialment els públics, i dels quals, desafortunats com l'aquí citat, juntament amb part de l'estament polític i militar de l'època van aprofitar per al seu propi benefici.

La Llei de Secundaris, i en general la Llei General de Ferrocarrils, permetien que elements amb gran picaresca, presentaren davant l'administració un sense fi de peticions de línies no ja totalment hipotètiques, sinó irrealitzables, al·legant tenir la concessió de les mateixes, quan com a màxim el que tenien, alguns ni això, era un permís per al seu estudi. Aquestes falses concessions van ser objecte d'especulació per part dels seus titulars.

Vicent Ferrer i Hermenegildo

Dénia, a l'hivern de 2014

Apéndix



Obres de millora al pont del Mascarat. Es va substituir la barana inicial per uns laterals per augmentar la resistència. Foto archivo B. Gramaje.



El pont o viaducte de Santa Anna o del Quisi, una de les obres ferroviàries més esveltes dels ferrocarrils de via mètrica. Imatges de la construcció. Foto FFE Archivo B. Gramaje.



Construcció del pont de Santa Anna o del Quisi amb la presència de mà d'obra infantil. Foto FFE Archivo B. Gramaje.



Estació de Dénia E.S.A. ja fora de servei, any 1969. Foto Jean Louis Rochaix.



Construcció del pont del Macarath amb una longitud de 42 metres i una altura de 85 metres amb un radi de corba per a la via de 150 m. Destaca la manca de mesures de seguretat per als treballadors. Foto Cervera, Benissa, Col·lecció Vicente Ferrer.



Boca d'un dels nombrosos túnels del ferrocarril, excavat en la roca directament sense cap revestiment. Foto Col·lecció Vicente Ferrer.



El pont o viaducte de Santa Anna o del Quisi
Foto Col·lecció Vicente Ferrer.



Construcció del viaducte del Quisi en fase de llançament. Té una longitud de 172 metres, una altura de 33,5 metres. Fou dissenyat Per J. Carbonell el 1911 i construït per la Societat Travaux Públics. Foto Col·lecció Vicente Ferrer.



El pont o viaducte de Santa Anna o del Quisi en construcció. Foto Col·lecció Vicente Ferrer.



Obres d'avanç de l'explanació del ferrocarril en el paratge conegut com la Garganta. En primer plànol la C.M. 332 . Foto Col·lecció Vicente Ferrer.



La construcció del viaducte sobre el riu Gorgos va ser un obra imponent de maçoneria i un gran treball per als picapedrers de la zona. Foto Huguet. Col·lecció Vicente Ferrer.



Les obres del ferrocarril generaren gran expectació com queda demostrat en esta imatge presa a la Garganta. Foto Huguet. Foto Col·lecció Vicente Ferrer.



Imatge de la construcció del pont del Mascarat, encara amb les mènsules utilitzades per la construcció. Foto Col·lecció Vicente Ferrer.

Bibliografia

BERMEJO VERA, José: *Régimen Jurídico del Ferrocarril en España (1844-1974)*.

DOBESON, Kennet. *El Ferrocarril Santander – Mediterráneo*. Editorial Aldaba.

FERRER I HERMENEGILDO, Vicent. *El Trenet de la Marina*. Ajuntament de Dénia.

----, *Los Trenes del Esparto. Los Autovías Ybern*.

MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberto. "La ultima iniciativa francesa en los ferrocarriles españoles: La Cía ESA". *V Congreso de Historia Ferroviaria*.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo. "El Affaire del Ferrocarril Santander al Mediterráneo". Blog *Historias del Tren* (04/02/2013).

La Correspondencia de España.

Memorias de la cía. E.S.A.

Revista de Historia Ferroviaria. núm. 11, setembre de 2009.

Hemeroteca

Diario de Alicante

El Luchador

Heraldo de Alicant. 20 d'octubre de 1915.

La Correspondencia de Valencia. 25 d'abril de 1930, pag. 4.

La gaceta de los Caminos de Hierro. 1 d'abril de 1927.

La Libertad. 30 de juliol de 1935.

La Unión Democrática

La Vanguardia. Edició digital.