

Alicante


Momentos de Alicante
Gerardo Muñoz Lorente

Eran las seis y media de la tarde del 25 de mayo de 1858 cuando llegó a la estación de Alicante el tren que había salido de Madrid, con la reina **Isabel II** y su esposo como pasajeros. Iban acompañados por una comitiva alicantina que, doce horas antes, había partido hacia Villena, compuesta por los gobernadores civil y militar, diputados, senadores, nobles, magistrados, eclesiásticos y empresarios.

El tren había hecho una parada en Villena, donde la comitiva alicantina ofreció a los reyes un almuerzo en una tienda de campaña adquirida en París por el conde de Casa-Rojas.

Cuatro días antes, la Diputación había aprobado un presupuesto de 300.000 reales, para cubrir los gastos de la visita real, incluido el castillo de fuegos artificiales que se quemarían en el malecón alicantino.

En la estación de Alicante, abarrotada de gente, esperaba a los monarcas un trono instalado para la ocasión, que ocuparon mientras escuchaban los discursos de recepción.

La construcción de esta estación se había demorado por culpa de las desavenencias habidas entre las autoridades civiles y militares. Las obras de la vía férrea en el Llano del Espartal comenzaron el 29-3-1853, tras celebrarse un acto solemne en el que participaron, entre otros, el gobernador civil, el abad de San Nicolás, y **Ramón Campoamor**, exgobernador y representante de **José de Salamanca**, constructor de la vía y principal accionista de la sociedad ferroviaria. Pero las obras de la estación no habían sido permitidas aún por el Gobierno.

El Gobierno aceptó en febrero de 1854 que se levantara la estación en el lugar señalado por una comisión mixta de ingenieros civiles y militares: «entre el camino real de Madrid, cerca del puente sobre el barranco de San Blas, la altura próxima al norte de éste y el camino llamado del Chorret», conocido como Llano de Espartal, pero el capitán general de Valencia se negó a permitir el inicio de las obras, hasta que no se concluyera un expediente abierto por el Ministerio de la Guerra y diera su autorización la reina. Se requirió la intervención del conde de Pínohermoso, Grande de España y perteneciente a la Mayordomía Mayor de S.M., pero la autorización definitiva para la construcción de la estación no llegó hasta el 23-3-1855.

Isabel II no gozaba ya entonces de

LA CORRUPCIÓN VIAJABA EN TREN

una gran popularidad. Las acusaciones de corrupción que habían ido acumulando sus gobiernos y la camarilla de íntimos que la rodeaba (incluso después de la expulsión del país de su madre, en 1854), habían ido calando en la opinión pública, no solo entre la burguesía, sino también entre el pueblo llano. Pero en aquellos días los alicantinos, jubilados por la inauguración oficial del ferrocarril, solo pensaban en celebraciones y participaron alborozados en la recepción a los reyes.

Cañonazos y redobles de campanas sonaron mientras los monarcas eran trasladados en una lujosa carroza a intramuros. Cruzaron la puerta de San Francisco y recorrieron la calle del mismo nombre, llena de gente que les saludaba con alegría y bandas de música venidas de muchos pueblos de la provincia. Pasaron por la plaza de la Constitución, donde se había levantado un arco de triunfo hecho con flores y banderolas, escucharon un tedeum en San Nicolás y, a las siete y media, llegaron al Ayuntamiento, donde se alojarían durante los tres días que es-

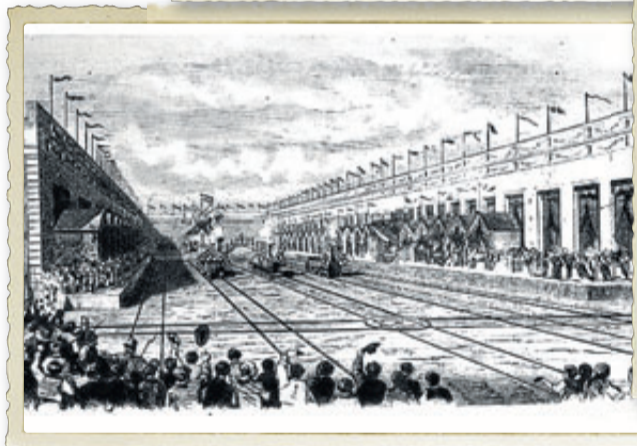
putado por Málaga en 1837.

Obtuvo en 1839 el arrendamiento del monopolio de la sal gracias a los buenos contactos que supo ganarse en la Corte, lo que le sirvió para enriquecerse. Pero los mayores y más rápidos beneficios económicos los consiguió en la Bolsa, utilizando muchas veces el tráfico de influencias y la información privilegiada que le proporcionaban sus amigos y socios, como aquella vez, en 1844, que conociendo de antemano el pronunciamiento del general **Martín Zurbano** en Nájera, aprovechó la brusca caída de valores para ganar en un solo día 30 millones de reales. Sus socios, el general **Narváez** y el duque de Riánsares (marido de **María Cristina**, madre de Isabel II), recibieron dos millones cada uno.

Ambos fueron ocasionales socios de Salamanca en numerosos negocios, como lo fueron también varios banqueros y el conde de Retamoso, hermano del duque de Riánsares.

En 1844 fundó Salamanca el Banco de Isabel II, que utilizó para sus propias finanzas y que acabaría fusionándose con el Banco de San Fernando, para crear el Banco de España. En ese mismo año compró acciones y entró en el consejo de

Visita de Isabel II a Alicante por la inauguración oficial del ferrocarril (1858) y José de Salamanca. AGENCIAS



la Sociedad Caminos de Hierro María Cristina, que tenía la concesión del ferrocarril Madrid-Aranjuez.

Interesado en el negocio del ferrocarril, viajó por Europa en busca de inversores. Durante los siguientes años, participó de manera más o menos directa y con diferentes socios, en la construcción de varias líneas de ferrocarril.

Al no lograr la Sociedad Caminos de Hierro María Cristina la financiación necesaria para llevar a efecto el proyecto Madrid-Aranjuez, Salamanca aprovechó para pedir, y obtener, dicha concesión en diciembre de 1845, constituyendo la Sociedad del Ferrocarril de Madrid a Aranjuez, con un capital de 45 millones de reales.

En 1847 fue ministro de Hacienda solo durante dos meses, pero aprovechó para otorgar subvenciones estatales a sus propias empresas. El presidente **García Goyena** lo destituyó

poco después de que una comisión parlamentaria iniciase una investigación por sus actividades irregulares como ministro. Hubo de exiliarse a Francia en junio de 1848, donde estuvo hasta noviembre de 1849. A su regreso, ganó 300 millones de reales arrendando al Estado durante cinco años el monopolio de la sal. También recuperó la concesión ferroviaria Madrid-Aranjuez en enero de 1851, tras la llegada de **Bravo Murillo** a la presidencia del Gobierno.

El 9-2-1851 fue inaugurada la línea Madrid-Aranjuez; en junio del mismo año Salamanca solicitó la concesión del tramo Aranjuez-Almansa, que le fue concedida en diciembre, junto con una subvención estatal de 190 millones de reales para la realización de las obras. Además, vendió al Gobierno la línea Madrid-Aranjuez por 60'2 millones de reales en deuda, quedando él mismo como arrendatario de la línea, a cambio de 1'5 millones de reales al año, que nunca llegó a pagar.

Esta misma operación la repitió Salamanca con las demás concesiones ferroviarias que fue consiguiendo, logrando así financiar las obras con subvenciones y sin arriesgar apenas dinero propio.

No actuó sin embargo de este modo con la línea Almansa-Alicante, concedida, por mediación del marqués de Rioflorida, a una sociedad creada en Alicante, de la que Salamanca era accionista, además de constructor. Una sociedad que no consiguió vender las acciones imprescindibles en el tiempo prescrito, a pesar de que el Ayuntamiento alicantino compró un buen número de ellas tras crear nuevos arbitrios y vender algunos de sus escasos bienes de propios, como la huerta de Valladolid o los lavaderos de San Blas, Santa Ana y la Balseta.

Durante la revolución progresista de 1854, Salamanca hubo de huir de Madrid, al ser asaltada y quemada su casa. «La Ilustración» (24 julio) lo calificó de «monstruo de inmoralidad» y lo señaló como gerente de «una sociedad en comandita» que se abalanzaba «como manada de lobos hambrientos» cuando se presentaba un negocio de ferrocarriles. Eran negocios fraudulentos o «polacadas», tal como se llamaba a los actos arbitrarios llevados a cabo por los gobiernos de su majestad, denunciados por **Donoso Cortés** en las Cortes en 1850 y por «El Diario Español» dos años después, siendo señalados como principales corruptos la reina madre, su esposo, y Salamanca.

Acabado el Bienio Progresista, Salamanca fue nombrado senador vitalicio en 1856 por Isabel II, y vendió a una empresa con capital extranjero la línea Almansa-Alicante, quedándose con la subvención y obteniendo así, al final, un beneficio neto de casi 22 millones de reales. El Ayuntamiento de Alicante le concedió el título de hijo adoptivo y bautizó con su apellido la calle donde estaba la estación del ferrocarril.